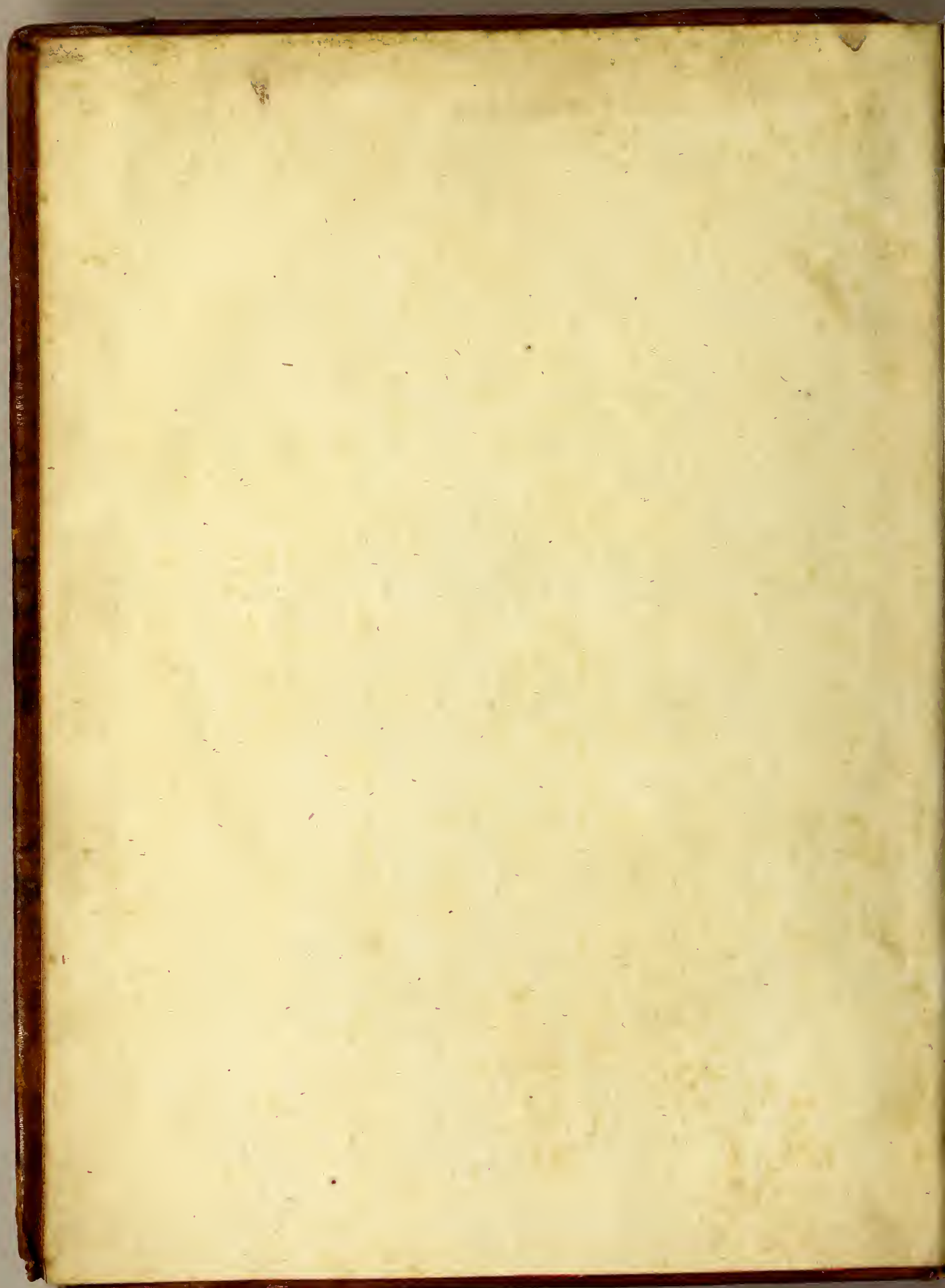




John Carter Brown
Library
Brown University





1827 = A. Fremery -

1840 = Horson

1857 = L. Blond

1884 = L. Boitquet.

NOUVEAU
COMMENTAIRE
SUR L'ORDONNANCE
DE LA MARINE,
DU MOIS D'AOUT 1681.



NOUVEAU
COMMENTAIRE
SUR L'ORDONNANCE
DE LA MARINE
DE 1784



NOUVEAU
COMMENTAIRE
SUR L'ORDONNANCE
DE LA MARINE,
DU MOIS D'AÔUT 1681.

Où se trouve la Conférence des anciennes Ordonnances, des Us & Coutumes de la Mer, tant du Royaume que des Pays étrangers, & des nouveaux Réglemens concernans la Navigation & le Commerce maritime.

Avec des Explications prises de l'esprit du Texte, de l'Usage, des Décisions des Tribunaux & des meilleurs Auteurs qui ont écrit sur la Jurisprudence nautique.

Et des Notes historiques & critiques, tirées de la plupart des divers Recueils de Manuscrits conservés dans les dépôts publics.

Dédié à S. A. S. M^{gr}. le Duc de PENTHIEVRE,
Amiral de France.

Par M. RENÉ-JOSUÉ VALIN, Avocat & Procureur du Roi
au Siège de l'Amirauté de la Rochelle.

T O M E S E C O N D.



A L A R O C H E L L E,

Chez JERÔME LEGIER, Imprimeur du Roi, au Canton des Flamands.

M. D C C. L X V I.

AVEC APPROBATION ET PRIVILEGE DU ROI.

NO. 1
COMMENTARY
ON THE
CONSTITUTION

OF THE
UNITED STATES
OF AMERICA
BY
JAMES MADISON
OF THE
FEDERAL CONVENTION
AND
OF THE
FEDERAL GOVERNMENT
OF THE
UNITED STATES
OF AMERICA
IN TWO VOLUMES
VOL. I.



NEW YORK:
PRINTED BY
J. B. ALLEN,
AT THE
FEDERAL BUILDING,
180 NASSAU ST.
1800

PRICE



T A B L E

Des Livres & des Titres de l'Ordonnance contenus
dans ce Volume.

SUITE DU LIVRE TROISIEME.

TIT. V.	D ES Contrats à grosse aventure ou à retour de voyage.	pag. 1.
TIT. VI.	Des Assurances.	26.
TIT. VII.	Des Avaries.	158.
TIT. VIII.	Du jet & de la Contribution.	188.
TIT. IX.	Des Prises.	213.
TIT. X.	Des Lettres de marque ou de représailles.	414.
TIT. XI.	Des Testamens & de la succession de ceux qui meurent en mer.	427.

LIVRE QUATRIEME.

De la Police des Ports, Côtes, Rades & Rivages
de la mer.

TIT. I.	Des ports & havres.	pag. 447.
TIT. II.	Du Maître de quai.	479.
TIT. III.	Des Pilotes lamaneurs ou Locmans.	489.
TIT. IV.	Du lestage & délestage	509.
TIT. V.	Des Capitaines garde-côtes.	519.

T A B L E.

TIT. VI.	<i>Des personnes sujettes au guet de la mer.</i>	534.
TIT. VII.	<i>Du rivage de la mer.</i>	571.
TIT. VIII.	<i>Des rades.</i>	575.
TIT. IX.	<i>Des naufrages, bris & échouemens.</i>	579.
TIT. X.	<i>De la coupe du varecq ou vraicq, sar ou gouesmon.</i>	670.

L I V R E C I N Q U I E M E.

De la pêche qui se fait en mer.

TIT. I.	<i>De la liberté de la pêche.</i>	684.
TIT. II.	<i>Des diverses especes de rets ou filets.</i>	696.
TIT. III.	<i>Des parcs & pêcheries.</i>	718.
TIT. IV.	<i>Des madragues & bordigues.</i>	766.
TIT. V.	<i>De la pêche du hareng.</i>	771.
TIT. VI.	<i>De la pêche des molues.</i>	777.
TIT. VII.	<i>Des poissons royaux.</i>	793.
TIT. VIII.	<i>Des pêcheurs.</i>	797.

T A B L E

Des Edits , Déclarations , Ordonnances , Arrêts du Conseil & Réglemens rapportés dans ce second Volume par ordre alphabétique des matieres.

A

Acon.

- 1727 11 Janv. **A**RRÊT qui permet & regle l'usage des bâtimens nommés Acons pour les bouchots. liv. 5 , tit. 3 , art. 21 , p. 750.

Ancres.

- 1751 25 Mai. Règlement de l'Amirauté de la Rochelle , au sujet de la pêche des ancres abandonnées dans les rades. liv. 4 , tit. 9 , art. 28 , pag. 645 & suiv.

Association en course.

- 1699 29 Octo. Arrêt qui défend aux Officiers des vaisseaux du Roi toute association dans les prises avec les corsaires. liv. 3 , tit. 9 , art. 33 , pag. 408.

- 1748 5 Mars. Déclarations qui dérogent à l'Arrêt précédent. *ibid.* art. 32 , pag. 379 & 382.

- 1756 15 Mai. *Assurance exempte de Contrôle.*

- 1732 12 Août. Arrêt qui décharge du contrôle les polices d'assurance. liv. 3 , tit. 6 , art. 2 , pag. 30.

Coup d'assurance ou de semonce.

- 1696 17 Mars. Ordonnance qui défend de tirer le coup d'assurance ou de semonce , sous autre pavillon que celui de France. liv. 3 , tit. 9 , art. 5 , pag. 242.

- 1704 18 Juin. Autre Ordonnance sur le même sujet qui exempte de la peine , les gens de l'équipage. Même art. 5 , pag. 242.

B

Blaquet.

- 1726 2 Sept. **D**éclaration qui défend la pêche du poisson appelé blanche ou blaquet. liv. 5 , tit. 3 , art. 21 , pag. 747.

- 1672 24 Déc. Autre Déclaration sur le même sujet, & pour la conservation du frai du poisson. *ibid.* pag. 748.

Bouchots, V. Parcs & Pêcheries.

C

Commissaire de la Marine.

- 1693 5 Mai. Ordonnance qui leur défend de prendre aucun intérêt dans les armemens en course. liv. 3, tit. 9, art. 2, pag. 229.

Conseil des prises.

- 1695 9 Mars. Lettres patentes portant établissement du Conseil des prises. liv. 3, tit. 9, art. 21, pag. 315.
 dudit jour. Règlement sur la manière de juger les prises. *ibid.* pag. 316.
 1744 23 Avril. Autre Règlement portant établissement du Conseil des prises. *ibid.* pag. 317.

Course, V. Commissaires, Désertion.

- 1693 25 Nov. Règlement concernant la course & les avances faites aux équipages. liv. 3, tit. 9, art. 2, pag. 230.
 1748 5 Mars. Déclaration en faveur des armemens en course. Même liv. 3, tit. 9, art. 32, pag. 379.
 1756 15 Mai. Autre Déclaration sur le même sujet, & sur la faculté de rançonner. *ibid.* pag. 382.

D

Désertion.

- 1691 31 Octo. Ordonnance contre les déserteurs des vaisseaux armés en course. liv. 3, tit. 9, art. 2, pag. 229.
 1745 25 Mars. Ordonnance portant Règlement pour la punition des déserteurs des navires armés en course. Même art. 2, pag. 333.

Discipline de la course.

- 1745 15 Nov. Ordonnance sur la discipline à observer pour les équipages des vaisseaux accordés par le Roi pour la course. liv. 3, tit. 9, art. 2, pag. 334.

Dixième de l'Amiral.

- 1743 Août. Edit concernant le dixième de l'Amiral dans les prises. liv. 3, tit. 9, art. 32, pag. 378.
 1748 5 Mars. Déclaration portant suspension du dixième de l'Amiral dans les prises, &c. *ibid.* pag. 379.
 autre

T A B L E.

- 1756 15 Mai. Autre Déclaration sur le même sujet. *ibid.* pag. 382.
 1758 Sept. Edit portant suppression de ce dixieme à perpétuité. *ibid.* p. 390.

Droits des Fermes.

- 1744 7 Août. Arrêts qui reglent les droits des fermes sur les marchandises
 & 24 Décemb. provenant des prises. liv. 3, tit. 9, art. 31, pag. 343 & suiv.
 1757 15 Mars. Autre Arrêt sur le même sujet. *ibid.* pag. 351 & suiv.

E

Ecluses, V. Parcs & Pêcheries.

Exemption de droits.

- 1745 6 Avril. **A**rrêt qui accorde diverses exemptions de droits en faveur
 des armemens en course, liv. 3, tit. 9, art. 31, p. 349.

F

Feu.

- 1722 21 Janv. **O**rdonnance qui défend de faire du feu dans les vaisseaux
 étant dans le havre de la Rochelle. liv. 4, tit. 1, art. 14,
 pag. 465.
 1729 1 Fév. Ordonnance de l'Amirauté de la Rochelle relative à cet objet.
ibid. pag. 466.
 1757 31 Déc. Autre Ordonnance pour préserver du feu les maisons voisines
 du havre, pag. 467 & suiv.

Filets de pêche.

- 1727 27 Déc. Lettre du Roi sur les filets de pêche à la Rochelle. liv. 5, tit.
 2, art. 4, pag. 701.
 1726 23 Avril. Déclaration pour le rétablissement de la pêche en interdisant
 certains filets. *ibid.* pag. 703.
 1729 20 Déc. Déclaration qui permet l'usage du filet nommé ret traversier ou
 chalut. *ibid.* pag. 708.
 1744 16 Avril. Ordonnance qui suspend l'usage de ce filet. *ibid.* pag. 709.
 1744 31 Octo. Autre Ordonnance qui en rétablit l'usage. *ibid.* pag. 710.
 1687 24 Mars. Arrêt concernant la pêche appelée dreige ou des vives. Même
 liv. 5, tit. 2, art. 5, pag. 711.
 1727 18 Mars. Déclaration concernant les filets des hauts & bas parcs. Même
 liv. 5, tit. 3, art. 21, pag. 751.

Frai du poisson.

- 1726 2 Sept. Déclarations pour la conservation du frai du poisson. liv. 5;
 1726 24 Déc. tit. 3, art. 21, pag. 741 & 748.
Tome II. b

G

Gens morts en mer.

- 1739 23 Août. **R**églement concernant la succession des gens morts en mer, quant à leurs gages, hardes & effets. liv. 3, tit. 11, art. 11, pag. 443 & suiv.
Garde-côte.

- 1716 28 Janv. Règlement pour le service de la garde-côte. liv. 4, tit. 6, art. dernier, pag. 549.
1724 5 Avril. Ordonnance en interprétation du Règlement ci-dessus du 28 Janvier 1716. *ibid.* pag. 555.
1729 9 Juillet. Ordonnance qui règle le rang entre les capitaines des compagnies détachées de la garde-côte. *ibid.*
1734 4 Nov. Ordonnance qui assujettit ces capitaines à prendre des commissions du Roi. *ibid.* pag. 556.
1735 31 Janv. Ordonnance qui règle de nouveau le rang entr'eux. *ibid.* pag. 557.
1737 16 Juil. Ordonnance pour l'enregistrement des commissions de ces capitaines. *ibid.* pag. 558.
1757 5 Juin. Ordonnance concernant les milices garde-côtes des provinces d'Aunis, Saintonge & autres. *ibid.* pag. 558 & suiv.
1758 9 Avril. Ordonnance concernant les dragons garde-côtes de Poitou, Aunis & Saintonge. *ibid.* pag. 564.
1758 14 Avril. Règlement concernant le service de la garde-côte dans les mêmes provinces. *ibid.* pag. 566 & suiv.

H

Hareng (pêche du)

- 1687 24 Mars. **A**rrêt concernant la pêche du hareng. liv. 5, tit. 5, p. 772.

Havre, V. Ports.

I

Invalides.

- 1745 30 Août. **A**rrêt concernant la retenue des 6 den. pour livre des invalides sur le produit des prises. liv. 3, tit. 9, art. 32, pag. 386.
1747 2 Juin. Règlement qui attribue aux invalides les portions de prises non réclamées. Même tit. 9, art. 33, pag. 410.

L

*Lamaneurs, V. Pilotes.**Lestage & Délestage.*

- 1749 10 Juin **R** Eglement de l'Amirauté de la Rochelle sur le lestage & délestage. liv. 4, tit. 4, art. 2, pag. 513.

M

Maître de Quai.

- 1690 23 Déc. **R** Eglement de l'Amirauté de Dunkerque, servant d'instruction au maître de quai. liv. 4, tit. 1, art. 1, p. 418, 419.
 1737 7 Sept. Arrêt qui fixe les droits du maître de quai de la Rochelle. Même liv. 4, tit. 2, art. 7, pag. 487.

Matières d'Or & d'Argent.

- 1746 1 Févr. Arrêt au sujet des matières d'or & d'argent trouvées sur les prises. liv. 3, tit. 9, art. 31, pag. 356.
 1746 7 Mai. Arrêt de la Cour des Monnoyes sur le même sujet, *ibid.* pag. 357.

Morues (Pêche des)

- 1671 28 Avril. Arrêt concernant la pêche des morues. liv. 5, tit. 6, art. 1, pag. 780.
 1720 8 Mars. Ordonnance sur le même sujet. *ibid.* pag. 781.
 1684 3 Mars. Arrêt aussi sur le même sujet, art. 2, *ibid.* pag. 782.
 1677 2 Janv. Arrêt pour les passe-ports à prendre alors, au sujet de cette pêche, art. 13, pag. 791.
 1737 23 Juillet. Ordonnance qui défend d'embarquer des paillasses pour cette pêche. *ibid.* pag. 792.

Moules.

- 1728 18 Déc. Déclaration au sujet de la pêche des moules. liv. 5, tit. 3, art. 21, pag. 757.

N

Naufrages.

- 1735 15 Juin. Déclaration concernant les naufrages des navires submergés. liv. 4, tit. 9, art. 24, pag. 620.
b ij

Neutres, V. Prises.

O

Officiers du Roi & autres, leurs parts dans les prises.

- 1693 25 Nov. **R**eglement à ce sujet. liv. 3, tit. 9, art. 2, pag. 23.
 1692 3 Sept. **O**rdonnance pour les Officiers des vaisseaux du Roi sur
 le même sujet. Même tit. 9, art. 32, pag. 387.
 1757 15 Juin. Autre Ordonnance sur le même sujet plus favorable encore
 que la précédente. *ibid.* pag. 388 & suiv.

P

Parcs & Pêcheries.

- 1727 18 Mars. **D**éclaration concernant les filets des hauts & bas parcs.
 liv. 5, tit. 3, art. 21, pag. 751 & suiv.
 1739 2 Mai. Arrêt concernant les parcs & pêcheries, écluses & bouchots,
 &c. *ibid.* pag. 760 & suiv.

Passé-ports du Roi.

- 1705 18 Mars. Ordonnance qui défend aux corsaires d'arrêter les vaisseaux
 étrangers munis de passé-ports du Roi. liv. 3, tit. 9, art. 4.
 pag. 238.
 1710 19 Nov. Ordonnance au sujet des passé-ports du Roi accordés aux étran-
 gers lorsque le délai est expiré ou qu'il y est contrevenu.
 Même art. 4. *ibid.* pag. 238.
 1710 1 Mars. Lettre de Louis XIV. à ce sujet. Même liv. 3, tit. 9, art. 5,
 pag. 241.

Pêche, V. Filets, morues.

- 1726 23 Avril. Déclaration pour le rétablissement de la pêche du poisson de
 mer. liv. 5, tit. 2, art. 4, pag. 703 & suiv.
 1687 24 Mars. Arrêt en interprétation de l'article 5 du titre des diverses espe-
 ces de filets concernant la pêche appelée dreige ou des vi-
 ves. Même liv. 5, tit. 2, art. 5, pag. 711.

Pillage.

- 1709 25 Sept. Lettre de Louis XIV. sur la punition du pillage des prises,
 liv. 3, tit. 9, art. 20, pag. 294.
 1710 31 Août. Règlement au sujet de la procédure à faire en cas de pillage des
 prises. *ibid.* pag. 299.

Pilotes lamaneurs.

- 1745 18 Août. Règlement de l'Amirauté de la Rochelle qui fixe les salaires des pilotes lamaneurs. liv. 4, tit. 3, art. 12, pag. 501.

Ports & Havres , V. Feu.

- 1676 30 Juin. Règlement de M. d'Herbigny pour le havre de la Rochelle. liv. 4, tit. 1, art. 1, pag. 449.
 1690 23 Déc. Règlement de l'Amirauté de Dunkerque pour le havre & les quais. *ibid.* pag. 451.
 1722 21 Janv. Ordonnance qui défend de faire du feu dans les vaisseaux étant dans le havre de la Rochelle. Même liv. 4, tit. 1, art. 14, pag. 465.
 1729 1 Févr. Ordonnance de l'Amirauté de la Rochelle relative à cet objet. *ibid.* pag. 466 & suiv.

Poudres.

- 1744 1 Déc. Arrêt concernant les poudres des prises. liv. 3, tit. 9, art. 31, pag. 348.
 1729 1 Févr. Ordonnance de l'Amirauté de la Rochelle qui défend l'entrée des poudres dans le havre. liv. 4, tit. 1, art. 14, p. 466.

Preuve par l'équipage.

- 1692 26 Octo. Arrêt qui veut que foi soit ajoutée aux dépositions des gens de l'équipage pris, &c. liv. 3, tit. 9, art. 6, pag. 245.

Prises.

- 1650 1 Févr. Déclaration portant règlement sur le fait de la navigation & des prises faites en mer. liv. 3, tit. 9, art. 1, pag. 217.
 1710 2 Févr. Lettre de Louis XIV. sur le jet des papiers à la mer. liv. 3, tit. 9, art. 11, pag. 268.
 1694 17 Févr. Règlement concernant les vaisseaux neutres. Même liv. 3, tit. 9, art. 6, pag. 246.
 1696 12 Mai. Ordonnance au sujet des vaisseaux échoués & neutres. *ibid.* pag. 247.
 1704 23 Juillet. Règlement au sujet des vaisseaux neutres. *ibid.* pag. 248.
 1744 21 Octo. Règlement sur le même sujet. *ibid.* pag. 250 & suiv.
 1692 26 Oct. Arrêt confirmatif de l'article 7 du tit. des prises sur ledit art. 7, pag. 254.
 1672 6 Juin. Instructions pour la procédure des prises. Même tit. 9, art. 21, pag. 312 & suiv.
 1692 16 Août. Arrêts & Ordonnance concernant ceux qui réclament des effets des prises. Même tit. 9, art. 30, pag. 337.
 1705 28 Mars.
 1705 23 Decemb.
 1745 23 Avril.

- 1745 3 Avril. Lettre de M. l'Amiral pour la liquidation des prises. &c. Même liv. 3, tit. 9, art. 32, pag. 385.
 1745 30 Août. Arrêt concernant la liquidation des prises & les 6 den. pour livre des invalides. Même art. 32, pag. 386.
 1747 2 Juin. Règlement concernant les portions des prises non réclamées. Même tit. 9, art. 33, pag. 410.
 1757 15 Juin. Ordonnance qui règle les parts des officiers & équipages dans les prises faites par les vaisseaux du Roi. liv. 3, tit. 9, art. 32, pag. 388 & suiv.
 1760 3 Janv. Autre Ordonnance concernant les prises faites par les vaisseaux de Sa Majesté. *ibid.* pag. 391.
 1758 9 Juin. Lettre de M. l'Amiral au sujet de la liquidation générale des prises. Même tit. 9, art. 33, pag. 411.
 1759 10 Janv. Arrêt du Conseil. Parts des équipages dans les prises faites par les sujets du Roi hors la course. *ibid.* pag. 411.

Prises des Pirates.

- 1718 5 Sept. Ordonnance concernant les prises des pirates & portant amnistie en faveur des forbans François. liv. 3, tit. 9, art. 10, pag. 263.

Prises en riviere.

- 1691 Juillet. Edit contre les corsaires ennemis qui entreront dans les rivières. liv. 3, tit. 9, art. 24, pag. 326.

Q

Quais & Cales.

- 1720 7 Sept. Ordonnance de l'Amirauté de la Rochelle sur la perception des droits de quais & cales. liv. 4, tit. 1, art. 19, p. 474.

Quai.

Maître de quai, V. *suprà*.

R

Rançon.

- 1706 27 Janv. Règlement concernant les rançons. liv. 3, tit. 9, art. 19, pag. 289.
 1756 15 Mai. Déclaration dont l'art. 14 défend de rançonner qu'après avoir envoyé dans les ports trois prises effectives. art. 32, pag. 382 & suiv.

Remise du Roi en recousse.

- 1748 9 Août. Ordonnance portant remise de la part du Roi de son droit de recousse, en cas de reprise faite par ses vaisseaux. liv. 3, tit. 9, art. 8, pag. 258.

S

Sar ou Varech.

- 1730 30 Mai. **D**éclaration au sujet de la coupe du varech, sar ou gouesmon. liv. 4, tit. 10, à la suite du dernier art. pag 680.

Séance du Secrétaire, &c.

- 1707 13 Août. Arrêt qui donne au Secrétaire général de la marine, séance & voix délibérative au jugement des prises. liv. 3, tit. 9, art. 21, pag 319.

Scellé sur les prises

- 1697 2 Juillet. Arrêt qui confirme les officiers de l'Amirauté dans le droit d'apposer les scellés sur les prises. liv. 3, tit. 9, art. 22, p. 322.

*Semonce, V. coup d'assurance.**Successions des gens morts en mer.*

- 1739 23 Août. Règlement pour les gages, effets & hardes des gens qui meurent en mer. liv. 3, tit. 11, art. 11, pag. 443 & suiv.

T

Testamens, V. successions des gens morts en mer.

V

Vaisseaux pris & repris.

- 1748 5 Nov. **A**rrêt pour le cas d'un vaisseau François pris & repris, & enfin resté au dernier preneur François. liv. 3, tit. 9, art. 8, pag. 259.

*Varech, V. sar.**Fin de la Table du second Volume.*

A D D I T I O N S.

A La suite de l'article, titre des contrats à la grosse,	pag. 5.
A l'art. 26, du tit. des assurances,	pag. 74.
A la suite de l'art. 41 du même tit. des assurances,	pag. 96.
A l'art. 11 du tit. des prises,	pag. 267.
A l'art. 33 du même tit. des prises,	pag. 404.
Et à l'art. 27 du tit. des naufrages,	pag. 637.
Ces additions sont à la fin de ce second volume, avant la table des ma- tieres.	





COMMENTAIRE
SUR L'ORDONNANCE
DE LA MARINE,
Du mois d'Août 1681.

LIVRE TROISIEME.

Des Contrats Maritimes.

TITRE V.

Des Contrats à grosse aventure, ou à retour de voyage.

* L *

E prêt à grosse aventure, est un contrat par lequel le prêteur ;
en considération de ce qu'il perdra sa somme, si la chose sur
laquelle il fait le prêt vient à périr par cas fortuit, est autorisé
à stipuler un intérêt, ou profit extraordinaire pour le cas où la
chose arrivera à bon port.

Le Commentateur insinue mal-à-propos que ce contrat est
particulier aux François, & qu'on n'en trouve aucun exemple dans les loix
Romaines, ni dans les auteurs qui ont traités des Us & Coutumes de la mer.
Il n'y a qu'à jeter les yeux sur les titres du droit *de nauticis usuris*, *de nautico*
fœnore, & l'on reconnoîtra sans peine que c'est là que nous avons puisé l'idée
de ce contrat, qui est également en usage chez les autres nations. Cujas, sur
la loi 4 ff. *de nautico fœnore*, & Dumoulin, tit. *de usuris*, n. 91 & suivans, en
ont établi la légitimité, les propriétés & les conditions.

Tome II.

A

Dumoulin, au n. 100, dit même avoir donné une consultation en faveur d'un marchand Rochellois, qui avoit prêté à la grosse 900 liv à 40 pour 100 à l'occasion d'un voyage pour les isles fortunées, attendu que c'étoit alors une navigation extrêmement périlleuse. Il est vrai que la matiere n'a été bien éclaircie que par cette Ordonnance; mais enfin la substance du contrat n'en étoit pas moins connue auparavant par les principes du droit Romain. Il en est aussi fait mention dans l'art. 45 des ord. de Wisbuy, de même que dans le 11e. des ord. de la Hanse Teutonique; & le 1er. art. des jugemens d'Oleron n'est pas étranger à la matiere, en ce qu'il permet au maître de *mettre aucuns des apparaux en gage s'il a métier d'argent pour les dépens de la nef.*

En Normandie ce contrat est appelé *Bomerie*, du mot Flamand *Bome*, qui signifie *Quille du vaisseau*, & *Bomerie* est une *Quille équipée, ou vaisseau garni.* Notes sur le Guidon, tit. 18, art. 1 & 2 pag. 330; Kuricke, *ad jus Hanseaticum* tit. 6, fol. 760, 761; Bornier, sur l'art. 2, tit. 7 de l'ordon. de 1673.

C'est qu'anciennement le prêt à la grosse ne se faisoit que sur le corps & quille du vaisseau.

L'art. 58 de l'Ord. de la Hanse Teutonique se sert du terme *Bomerie*, & il est usité tout de même dans la mer Baltique, Loccenius *de jure maritimo*, liv. 2, cap. 6, n. 1, fol. 186.

La décision du chap. dernier, aux décrétales *de usuris*, n'est pas assez caractérisée pour en faire l'application au contrat dont il s'agit ici. Quoiqu'il en soit, par la raison que le prêteur perd la somme qu'il prête, si la chose sur laquelle le prêt est fait, périt par cas fortuit, l'intérêt ou profit maritime que l'usage lui permet de stipuler est juste & légitime, comme n'ayant rien de contraire à la religion & aux bonnes mœurs. Kuricke, quest. 24, fol. 879. Loccenius, *ibid.* n. 3, fol. 187 & seq. Pereira de Castro, *decis.* 56, n. 3 & 4, & tous les autres auteurs qui ont traité sur cette matiere.

En temps de paix, cet intérêt est pour l'ordinaire de 15 à 20 pour 100 pour les voyages de long cours aux isles ou au Canada; pour la côte de Guinée, de 25 jusqu'à 35; pour le cabotage, depuis 5 jusqu'à 10; lequel intérêt ou profit maritime, le preneur à la grosse doit payer, outre le principal. Mais en temps de guerre, où les risques sont plus grands à cause des prises, il est à un taux plus fort proportionnellement aux risques & aux circonstances; car enfin, il n'y a rien de réglé sur cela, & la quotité du profit maritime dépend moins de l'usage courant du lieu, que de la convention des parties. Loccenius, *loc. cit.* n. 5 & 6, fol. 190, & seq. Stypmannus, *ad jus maritimum* part. 4, c. 2, n. 122, fol. 386 & n. 308, fol. 401.

Ce contrat est appelé à grosse *aventure*, ou à la grosse par abbréviation, parce que le prêteur courant risque de perdre la somme, il la met effectivement à l'aventure.

Il est appelé aussi contrat à retour de voyage, parce que pour l'ordinaire, la somme n'est payable avec le profit maritime, qu'au retour du voyage du navire sur lequel le prêt est fait. Cependant aux termes de l'article second de ce titre, le prêt peut être fait pour un temps limité, aussi-bien que pour un voyage entier, ce qui est tiré du droit Romain. Cujas, sur la même loi, 4. ff. *de nautico fânore.*

ARTICLE PREMIER.

L Es contrats à grosse aventure , autrement dits contrats à la grosse ou au retour de voyage , pourront être faits *pardevant notaires ou sous signature privée.*

PARDEVANT notaires ou sous signature privée. Le Commentateur conclut delà que le prêt doit être par écrit , & que la preuve testimoniale ne seroit pas recevable , quand même il s'agiroit d'une somme au-dessous de 100 livres.

C'est ajouter au texte , qui ne dit pas que ces fortes de prêts ne pourront être faits que par écrit ; mais seulement qu'ils pourront l'être sous signature privée comme pardevant notaires ; en quoi il a été dérogé à l'Edit du mois de Décembre 1657 , qui avoit créé des offices de notaires-greffiers , pour recevoir les contrats à la grosse & tous autres contrats maritimes , à l'exclusion de tous autres notaires. Ainsi , sur le point de savoir , si le prêt à la grosse peut valoir sans écrit , il est naturel de recourir au droit commun , & de dire , conformément aux Ordonnances de Moulins & de 1667 , que la preuve par témoins ne peut être rejetée , qu'autant qu'il s'agira d'une somme excédante 100 liv. A la vérité , on ne voit point de prêt de cette espece pour une aussi modique somme , mais enfin , cela peut arriver , sur-tout dans la navigation au cabotage.

Le contrat sera donc aussi valable alors , que s'il étoit fait par écrit. Il le seroit tout de même après tout , pour quelque somme que ce fût par rapport au débiteur , qui reconnoîtroit la convention ; mais s'il s'agissoit de faire valoir le privilege attaché à ce contrat , au préjudice d'un tiers , ce seroit autre chose , à cause des abus & des fraudes qui en pourroient résulter.

Et comme le même esprit de fraude n'a abusé que trop souvent de la faculté accordée par notre Ordonnance de faire les contrats de grosse , aussi-bien sous signature privée que par acte passé pardevant notaires , en supposant des prêts de cette nature , ou en leur donnant une fausse date , tandis qu'au fonds ce n'étoient que des prêts simples de sommes pour lesquelles les prêteurs n'avoient couru aucuns risques ; il seroit extrêmement à souhaiter , comme il a été observé sur l'art. 26 du tit. des Consuls , & comme on le dira encore sur l'art. 68 du tit. suivant , que pour garantir la foi publique de ces fortes de surprises , il intervint un règlement , non pour supprimer l'usage des contrats à la grosse sous signature privée , à cause de l'intérêt du commerce ; mais pour les assujettir à la formalité de l'enregistrement au greffe de l'Amirauté , aussi-tôt que les risques commenceroient à courir ; faute de quoi , ils ne pourroient nuire à de tierces personnes , ni pour l'exercice du privilege , ni pour le payement maritime , le contrat demeurant réduit alors aux termes d'un billet de prêt pur & simple.

Le contrat de grosse , au reste , ne doit pas être confondu avec celui par lequel quelqu'un confie à un marin , une certaine quantité de marchandises pour les vendre à moitié profit dans son voyage , ce qu'on appelle donner à pacotille , quoique le donneur coure le risque de la perte de sa pacotille , comme celui qui prête à la grosse aventure.

ARTICLE II.

L'ARGENT à la grosse pourra être donné sur le corps & quille du vaisseau, ses agrêts & apparaux, armement & vituailles *conjointement ou séparément*, & sur le tout ou partie de son chargement, pour un voyage entier, ou pour un temps limité.

CONJOINTEMENT ou *séparément*, par un même contrat ou par différens contrats, dans le moment même ou après coup.

L'argent donné sur le corps & quille du vaisseau, s'entend du prêt d'une somme pour être employée au payement des frais du radoub; ce qui comprend les bois & autres choses qui y servent; les journées de charpentiers, calfats & autres ouvriers.

Le prêt fait sur les agrêts & apparaux, regarde les voiles, cordages, vergues, poulies & autres ustensiles du navire.

Celui qui est fait sur l'armement & les vituailles, est borné aux canons & autres armes, aux vivres destinés pour la nourriture des gens de l'équipage & passagers, aux munitions de bouche & de guerre.

Dans le cas où il y auroit différens prêts à la grosse, les uns sur le corps & quille du navire, d'autres sur les agrêts & apparaux, les autres sur l'armement & vituailles, & que le navire vint à faire naufrage; les prêteurs n'exerceroient leur privilège sur ce qui seroit sauvé que relativement aux objets qui y seroient affectés; & cela pourroit causer de l'embarras. C'est pourquoi, dans l'usage, on ne divise point ces objets, comme on le faisoit anciennement. Lorsqu'on passe un contrat à la grosse sur le navire, on y affecte copulativement le corps & quille du vaisseau, ses agrêts & apparaux, l'armement & les vituailles.

Mais rien n'est plus commun que de prêter à la grosse sur le navire, &c. sans y joindre le chargement, ou sur le tout, ou partie du chargement, sans y joindre le navire; & l'on en use aussi tout de même en fait d'assurance.

Dans le premier cas, le prêteur comme l'assureur, ne court risque que de la perte du navire, & dans le second, il ne court risque que de la perte des marchandises.

Le chargement, au reste, ne s'entend pas relativement au propriétaire du navire seulement, il s'applique à toute marchandise chargée dans le vaisseau, soit par l'armateur, soit par un marchand chargeur; de manière que quiconque charge des effets dans un navire, peut librement prendre de l'argent à la grosse sur ces effets.

Tout contrat ou billet de grosse, doit régulièrement énoncer le nom du navire, du propriétaire & du capitaine. Il faut aussi déclarer si les deniers pris à la grosse, regardent le corps du navire & ses agrêts, ou les effets de son chargement. Ainsi, un billet conçu en ces termes: *Je payerai dans un tel temps à tel, la somme de tant, valeur reçue de lui en grosse aventure*, n'est pas un billet de grosse en règle: à la vérité, il n'est pas nul pour cela; mais pour avoir son effet, il faut qu'il y ait preuve par ailleurs, que la somme a été réellement prêtée sur

le navire ou sur les marchandises qui y ont été chargées. Savari, tom. 2. Parère 57, pag. 689.

Au surplus, lorsque le preneur à la grosse n'a aucun intérêt dans le corps du navire, il est évident que le prêt ne peut regarder que les effets du chargement, & cela suffit pour rendre le billet valable, le chargement étant prouvé. Ainsi jugé par Arrêt du Parlement d'Aix, du 24 Janvier 1748.

Le sieur Ravel avoit reçu de Reffay une somme de 400 liv. dont il lui avoit fait son billet, dans lequel il s'étoit ainsi exprimé ; *qu'il me donne à retour du voyage que je vais faire en qualité de second, sur le pinque Saint Joseph en caravanne, au change de 2 & demi par mois ; à cet effet, ledit Reffay court le risque, péril & fortune de la mer desdites 400 livres.*

La pinque ayant été prise par les Anglois, Reffay demanda la somme de 400 liv. prétendant que le contrat de grosse étoit nul, faute par Ravel d'avoir déclaré, s'il empruntoit sur le corps du navire ou sur les facultés.

Ravel répondit que l'Ordonnance n'exigeoit point cette déclaration, & que l'application du prêt se fait naturellement à l'intérêt du preneur ; d'ailleurs, tout étoit pris, navire & facultés. Par l'Arrêt, Reffay fut débouté de sa demande avec dépens.

Pour un voyage entier ou pour un temps limité. Ce contrat n'est donc pas toujours & nécessairement à retours de voyage. Ainsi, celui qui donne à la grosse sur un navire partant d'ici pour Saint Domingue, peut stipuler valablement que la somme lui sera acquise avec les profits, dès que le navire sera arrivé à Saint Domingue, sans qu'il soit question de retour dans ce port, ou après tant de mois de navigation heureuse ; mais alors le profit maritime, pour être autorisé, doit être proportionné au temps des risques, attendu que dans l'usage ordinaire, la somme n'est due qu'au retour du navire à bon port, & qu'alors il y a double risque.

Cependant comme il seroit difficile de trouver des preneurs à la grosse qui se soumissent de payer avant le retour du voyage, les prêteurs usuriers ont imaginé un moyen de se dédommager pour le cas où le navire ne seroit pas de retour dans le temps ordinaire, en stipulant que s'il n'étoit pas arrivé dans un certain temps, l'intérêt leur seroit payé à raison d'un demi pour cent par mois, tant du capital que du profit maritime. Mais un tel contrat, comme manifestement usuraire, ne sauroit se soutenir en justice, même quand il y auroit réciprocité ; c'est-à-dire, quand il seroit ajouté en faveur du preneur, que le navire arrivant avant l'expiration du délai, il lui seroit déduit le même demi pour cent par mois ; ne fût-ce qu'à cause que la réciprocité ne seroit qu'apparente ou en idée ; rien n'étant plus rare qu'un vaisseau retourne avant le temps ordinaire, & rien n'étant plus commun au contraire que le retardement de son retour.



ARTICLE III.

Faisons défenses de prendre deniers à la grosse sur le corps & quille du navire, ou sur les marchandises de son chargement, au-delà de leur valeur, à peine d'être contraint, en cas de fraude, au payement *des sommes entieres*, nonobstant la perte ou prise du vaisseau.

IL est défendu de prendre deniers à la grosse au-delà de la valeur des choses sur lesquelles le prêt est fait; parce que d'un côté, à raison de l'excédant de la valeur, le prêt seroit usuraire, le prêteur n'étant responsable de la perte que jusqu'à concurrence de la valeur de l'objet; & que d'un autre côté ce seroit tromper le prêteur, qui a contracté sur la foi de la déclaration du preneur, & qui sans cela auroit fait un autre usage de son argent.

Le valeur doit s'entendre ici, eu égard au temps du contrat, ou au temps que les risques doivent commencer à courir; & parce que sur la valeur le preneur peut se méprendre de bonne foi, cet article ne le punit qu'en cas de fraude, qui doit être claire, & manifestement prouvée.

Il y aura fraude si le preneur avoit déjà donné un prix à son navire, ou s'il avoit pardevers lui les factures des marchandises du chargement, & qu'en cumulant tous les emprunts à la grosse, il ait excédé la valeur du tout.

Alors la peine que cet article lui inflige, est de payer les somme entieres; *nonobstant la perte ou la prise du vaisseau*; à quoi il faut ajouter, ou des marchandises, le prêt étant fait sur marchandises.

Il n'en fera donc pas quitte pour offrir de payer l'excédant de la valeur des choses perdues ou prises, comme dans l'art. 15 ci-après dont l'espece est différente; il sera tenu de payer les sommes entieres qu'il aura pris à la grosse, sans déduction de la valeur des effets perdus par le naufrage ou par la prise du vaisseau. Au lieu que cessant la fraude, s'il avoit chargé des effets, quoique d'une valeur fort inférieure à celle des sommes empruntées à la grosse, il seroit déchargé à proportion de la valeur des effets perdus, & ne payeroit que le surplus avec le change suivant le cours de la place, relativement audit art. 15.

Des sommes entieres. Le Commentateur a raison de dire que cela ne s'entend que du capital des sommes prises à la grosse; & non du profit maritime stipulé; parce que ce profit ne peut être acquis qu'autant que le navire ou les effets affectés au prêt arrivent à bon port.

Dans le cas de cet article, les prêteurs doivent s'estimer heureux de ce que le preneur a prévarié, en empruntant au-delà de la valeur de ce qu'il affectoit à ses emprunts, puisque par-là les prêteurs recouvrent leurs sommes, malgré la perte ou la prise du vaisseau qui les en auroit privé, s'il eût procédé de bonne foi. Il est donc naturel qu'ils se contentent de leur remboursement, sans prétendre, ni le profit maritime, ni le change ou intérêt au cours de la place, l'art. 15 ci-après n'ayant, encore une fois aucune relation à celui-ci, où le prêteur à grosse ne perd rien, quoique le navire ait péri, & que le preneur y ait chargé des effets.

ARTICLE IV.

DÉFENDONS aussi *sous pareille peine* de prendre deniers sur le fret à faire par le vaisseau, & sur le profit espéré des marchandises; même sur les loyers des matelots, si ce n'est en présence & du consentement du maître, & au-dessous de la moitié du loyer.

S*ous pareille peine.* C'est-à-dire, de rendre & de restituer la somme tout de même, simplement sans profit maritime, ni intérêts; & cette privation de profits est d'autant plus juste, que le prêteur est aussi blâmable que le preneur, s'il assigne le prêt sur le fret, ou sur le profit espéré des marchandises.

La raison pour laquelle il n'est pas permis de prendre à la grosse sur le fret à faire, ce qui doit s'entendre aussi-bien du cas où il y a déjà un affrètement, que de celui où il n'y en a pas encore, dès que le fret ne pourra être gagné qu'autant que les marchandises arriveront à bon port; c'est que le prêteur seroit à la discrétion du preneur, qui ne s'embarrasseroit peu d'un fret dont il ne devroit pas profiter. Autre chose seroit d'un fret déjà acquis, comme il arrive quelquefois. Voyez l'article 15 du titre suivant.

Et s'il est défendu tout même de prendre deniers sur le profit espéré des marchandises, c'est qu'il n'y a là rien de réel, ce profit pouvant être imaginaire, manqué par le fait propre du débiteur propriétaire des marchandises.

Pour ce qui est des matelots, on conçoit de quelle dangereuse conséquence il seroit de leur permettre d'emprunter sur leurs loyers, puisque le gain de leurs loyers les attache autant que la crainte de la mort à la conservation du navire.

Il se peut néanmoins qu'un matelot se trouve dans la nécessité d'emprunter sur ses loyers, & c'est pour cela que cet article lui en donne la faculté: mais à deux conditions; l'une que ce soit en présence & du consentement du maître, & l'autre que l'emprunt soit au-dessous de la moitié des loyers; afin que cet excédant des loyers soit une sûreté de l'exactitude du service qu'il doit au navire.

Aujourd'hui qu'il est défendu de donner des à comptes aux matelots, ou de leur faire aucun prêt durant le voyage, si ce n'est de l'aveu des sieurs Commissaires aux classes; & cela, tant pour prévenir la désertion des matelots, que leurs débauches, (sur quoi voyez l'article 10, titre des loyers des matelots): il ne suffiroit pas de l'aveu du maître pour autoriser un pareil prêt qui seroit fait dans nos colonies, il faudroit encore le consentement du Commissaire aux classes: ainsi, sans ce concours, le contrat ne seroit valable, qu'autant qu'il seroit passé dans le lieu de l'armement du navire.



ARTICLE V.

FAISONS en outre défenses à toutes personnes de donner de l'argent à la grosse aux matelots sur leurs loyers ou voyages, sinon en présence & du consentement du maître, à peine de confiscation du prêt & de cinquante livres d'amende.

LA défense du prêt à la grosse sur les loyers des matelots, sans le consentement du maître, regarde donc plus directement encore le prêteur que le preneur, puisqu'en ce cas le prêteur perd la somme qui est confiscée, & qu'outre cela il encourt la peine d'une amende de cinquante livres.

Sur ces mots, *à peine de confiscation du prêt*, le Commentateur dit, *mais non des loyers*. Sans doute que les loyers ne sont pas confiscés, mais ils sont perdus pour le matelot, jusqu'à concurrence de la somme prêtée, qui, étant confiscée, doit se prendre sur les loyers.

Par l'article 115 de l'Ordonnance de Henri III, du mois de Mars 1584, dans Guenois folio 403, il ne suffisoit pas du consentement du maître pour autoriser le prêt fait aux mariniers, il falloit encore l'aveu du principal bourgeois du navire. Au surplus, les défenses étoient faites, tant au preneur qu'au bailleur sur peine de *perdition & de dix écus d'amende*, applicable moitié au dénonciateur, & l'autre moitié à l'Amiral.

La confiscation prononcée par cet article est au profit de M. l'Amiral, comme toutes les autres confiscations, avec l'amende en entier, si la condamnation intervient en ce Siege, qui est une Amirauté particuliere, art. 10, tit. premier, du livre premier.

ARTICLE VI.

LEs maîtres demeureront responsables en leur nom du total des sommes prises de leur consentement par les matelots, si elles excèdent la moitié de leurs loyers; & ce nonobstant la perte ou prise du vaisseau.

LE maître consentant que son matelot prenne de l'argent sur ses loyers au-delà de la moitié, est seul coupable & punissable aux termes de cet article. La peine qu'il encourt par-là est de payer la totalité de la somme prêtée de son aveu, nonobstant la perte ou la prise du vaisseau: & à cela il n'y a rien à dire. Mais si le navire arrive à bon port, le payement de la somme empruntée ne le regarde pas; ce sera au matelot à la payer sur ces loyers, quelque petite que soit la portion qui lui en restera: car enfin c'est son engagement personnel, au sujet duquel il n'a aucun reproche à faire au maître. Telle est l'interprétation naturelle de notre article. Mais cela est changé au moyen

moyen des défenses de donner aucun à compte aux matelots durant le voyage, sans le consentement des Commissaires aux Classes, comme il a été observé, tant sur l'art. 4 ci-dessus, que sur l'article 10, titre de *l'engagement & des loyers des matelots*.

ARTICLE VII.

LE navire, ses agrêts & apparaux, armement & vituailles, même le fret, seront affectés par privilege au principal & intérêt de l'argent donné sur le corps & quille du vaisseau, *pour les nécessités du voyage*; & le chargement au payement des deniers pris pour le faire.

LE privilege accordé par cet article au prêteur à la grosse, conformément à l'art. 45 de l'Ordonnance de Wisbuy, & à l'art. premier du chap. 19 du Guidon de la mer, & au droit commun, tant pour le profit maritime que pour le principal, le navire étant retourné à bon port, il est juste & légitime, puisque ce prêt a mis l'armateur en état de faire faire le voyage au navire, ou d'en accomplir le chargement. Il est juste tout de même que le fret soit affecté à ce privilege, quoiqu'il ne soit pas permis d'emprunter à la grosse sur le fret à faire, par l'art. 4 ci-dessus, parce que c'est le navire affecté au prêt qui a gagné ce fret, & que l'accessoire suit la nature du principal.

Le fret au reste s'entend aussi-bien de celui qui est gagné d'avance au départ du navire, que de celui qui ne doit être payé que sur les marchandises arrivées à bon port ou sauvées, de maniere qu'il doit servir également au payement des deniers pris à la grosse sur le navire. Arrêt d'Aix du 10 Octobre 1733. D'où il s'ensuit que l'abandon étant fait des debris du navire, pour demeurer quitte de la somme empruntée à la grosse, il faut abandonner tout même le fret, acquis ou non, des marchandises sauvées, comme en fait d'assurance. Sur quoi voyez les art. 15 & 47 du titre suivant.

Mais parce que le prêt peut avoir été fait séparément sur le corps & quille du navire, ses agrêts, apparaux & vituailles, & sur le chargement; il faut distinguer le privilege suivant l'assignat du prêt, & dire qu'au premier cas le privilege est restreint au navire, ses agrêts & apparaux, vituailles & fret, sans toucher aux marchandises du chargement; & qu'au second cas, les marchandises seules sont affectées au privilege.

Pour les nécessités du voyage. Il n'est nullement nécessaire que le contrat de prêt à la grosse en fasse mention; il suffit que le prêt soit fait sur le corps & quille du navire, &c. pour qu'on juge que l'argent a été employé pour l'équipement du navire, & que l'armateur s'en est servi pour payer le radoub, les ouvriers, les voiles, cordages & généralement ce qu'il a fallu pour la mise hors du navire.

Au surplus, ce privilege ne doit passer qu'à son rang, & est subordonné, suivant l'art. 16, tit. 14 du liv. premier, 1°. aux loyers dûs aux matelots pour le voyage que le navire vient de faire; 2°. à un autre emprunt à la grosse qui aura été fait sur le navire pendant le cours du voyage, & pour les nécessités du navire.

Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 6, n. 8, fol. 193. Ces deux objets préférables sont sans difficulté.

Il ne s'ensuit pas néanmoins que le prêteur à la grosse avant le départ, ou au moment du départ, doive être payé avant tous autres créanciers. S'il y en a pour cause de radoub, fourniture de voiles & cordages, vituailles & équipement, s'il reste dû quelque chose aux charpentiers, calfats & autres ouvriers, ou au vendeur; tous étant en concurrence de privilege avec le prêteur à la grosse; ils toucheront tous par concurrence entr'eux au fol la livre de leur dû, s'il n'y a pas de quoi suffire à les payer en entier; & c'est ce qui résulte tant dudit article 16 que du 17 qui le suit.

Le privilege du prêteur à la grosse sur le chargement, n'est pas sujet au même concours, il n'a de concurrence à craindre qu'avec le vendeur des marchandises qui ont formé le chargement.

ARTICLE VIII.

CEUX qui donneront deniers à la grosse, au maître, dans le lieu de la demeure des propriétaires sans leur consentement, n'auront hypothèque ni privilege que sur la portion que le maître pourra avoir au vaisseau & au fret, quoique les contrats fussent causés pour radoub ou vituailles du bâtiment.

CET article, mieux conçu que le 58 de l'Ord. de la Hanse Teutonique, & le 95 de l'Ord. de 1584, auquel il se rapporte, & plus régulier que l'art. 4, ch. 18 du Guidon, est si claire & d'une justice si évidente, qu'il n'a pas besoin d'explication. Ce n'est que durant le voyage, ou lorsque le navire est équipé dans un lieu où les propriétaires n'ont pas leur domicile, ou des correspondans, qu'il est permis au maître d'engager la totalité du navire & du fret par un emprunt à la grosse pour radoub ou vituailles. Il oblige alors tous les propriétaires par son fait, sauf leur recours contre lui, s'il n'a pas fait un bon usage des deniers. Art. 57 & 60 de ladite Ord. de la Hanse Teutonique, dont les dispositions se retrouvent dans le titre 6 du droit Hanseatique, *idem*. l'art. 19 des assurances d'Anvers. Loccenius *suprà* *ibid*. V. les articles 17, 18, 19 & 20, tit. du capitaine ci-dessus. Cependant quoique le capitaine intéressé au navire emprunte dans l'absence de ses co-propriétaires, il n'oblige que sa part, si le contrat ne fait pas mention que c'est pour radoub & vituailles : Sentence de Marseille du 22 Mai 1750. Sans doute il n'y avoit pas de preuve que la somme empruntée eût été employée au radoub ou en vituailles, autrement la sentence ne pourroit pas être regardée comme juridique.



ARTICLE IX.

SERONT toutefois affectées aux deniers pris par les maîtres pour radoub & vituailles, les parts & portions des propriétaires qui auront refusé de fournir leurs contingent pour mettre leur bâtiment en état.

Dem. Les art. 11 & 59 de l'Ord. de la Hanse Teutonique. *Qui auront refusé.* Il ne suffit pas au maître de leur faire une sommation à cette fin, comme l'insinue le Commentateur, sans doute d'après l'art. 18 du tit. du capitaine, qui est le tit. 1, liv. 2 ci-dessus; il faut qu'il les assigne pour qu'ils aient à lui fournir deniers pour leur contingent, sinon pour voir dire qu'il lui sera permis de prendre de l'argent à la grosse, jusqu'à concurrence d'une telle somme. De sorte qu'il ne peut les obliger par son emprunt qu'autant qu'il aura été autorisé par justice à le faire sur leur refus. De même, quoique l'équipement du navire se fasse dans un lieu où l'armateur ne fait pas sa demeure, s'il y a un correspondant, le maître doit se pourvoir contre l'armateur en la personne de son correspondant, ou commissionnaire.

Il faut prendre garde que ces deux articles ne parlent que du maître, & qu'ils ne sont nullement applicables à l'armateur, lequel ne peut jamais emprunter à la grosse à la charge des co-propriétaires, sans l'avoir ainsi fait ordonner sur leur refus. Cela ne peut jamais arriver durant le voyage.

ARTICLE X.

LEs deniers laissés par renouvellement ou continuation, n'entreront point en concurrence avec les deniers actuellement fournis pour le même voyage.

Dem. Le Guidon de la mer, ch. 19; art. 2 & 3, d'où le Commentateur a tiré tout ce qu'il a dit sur cet article.

La raison de la préférence en faveur du prêteur à la grosse pour le dernier voyage, est, qu'il est à présumer que ce sont ses deniers qui ont mis le navire en état de faire le voyage, ce qu'on ne peut dire qu'improprement de ceux qui prêtés nouvellement à l'occasion d'un premier voyage, ont été laissés par renouvellement ou continuation pour un second.

Il est vrai que le prêteur avoit la faculté de se faire payer & de redonner ensuite les mêmes deniers à la grosse sur le second voyage; mais ne l'ayant pas fait, & s'étant contenté de renouveler l'engagement, il est juste qu'un autre qui aura fourni l'argent avec lequel le navire aura été équipé l'emporte sur lui. Kuricke, quest. 25, fol. 880. Casa Regis, disc. 18, n. 14 & 23, & disc. 62, n. 20.

En matiere de privilege, au reste, c'est toujours le créancier qui a le plus contribué à conserver la chose, qui obtient la préférence. Ainsi le maçon qui a réparé la maison est préférable à celui des deniers duquel la maison a été bâtie d'abord; l'ouvrier employé à la récolte des bleds ou des vignes, au fournisseur de la semence & au laboureur. Ainsi, aux termes de cette Ordonnance, les matelots sont les premiers en ordre pour leurs loyers, parce que sans eux le navire ne seroit pas venu à bon port. Ainsi, encore les deniers pris à la grosse durant le cours du voyage, passent devant ceux qui ont été prêtés avant le départ du navire, parce que sans ce secours le navire n'auroit pu continuer son voyage.

Mais il n'y a que ceux qui n'ont pas prévu la conséquence de cet article qui peuvent se trouver dans le cas. Tout autre, au lieu de renouveler le prêt fait pour un premier voyage, & qui voudra prêter encore pour un second, aura soin de faire un nouveau contrat pour le second voyage, après avoir quittancé le premier contrat. Au moyen de quoi, il sera réellement prêteur à la grosse sur le second voyage, à l'effet d'entrer en concurrence avec les autres prêteurs tout de même pour le second voyage. Cependant s'il y avoit preuve de ce renouvellement, à cause de la disposition formelle de cet article, auquel sont conformes les art. 2 & 3 du Guidon, ch. 19. Il faudroit donner la préférence à celui qui auroit réellement fourni les deniers pour le nouveau voyage.

A R T I C L E X I.

TOUS contrats à la grosse demeureront nuls par la perte entiere des effets sur lesquels on aura prêté, pourvu qu'elle arrive par cas fortuit, dans le temps & dans les lieux des risques.

TElle est la nature du contrat à la grosse, que si la chose sur laquelle le prêt est fait vient à périr par cas fortuit, le contrat demeure sans effet, & le prêteur n'a rien à prétendre. C'est ce que veut dire cet article, en déclarant que le contrat demeure nul en ce cas. C'est aussi le droit commun des Nations de l'Europe.

Par la perte entiere. Il ne s'ensuit pas delà, que si la perte n'est pas totale, le contrat subsiste dans son intégrité, comme l'insinue le Commentateur. La raison veut que celui qui est tenu de supporter la perte lorsqu'elle est entiere, la supporte à proportion lorsqu'elle est moindre. Ainsi si elle est de moitié, par exemple, ou du tiers, le contrat est réductible à proportion, suivant l'art. 17 ci-après; & cela est si juste qu'une stipulation contraire seroit déclarée usuraire, par conséquent nulle.

Cela doit s'entendre néanmoins distributivement & relativement à chaque objet sur lequel le prêt est fait; de maniere que la perte de l'un en tout ou en partie, n'influe nullement sur l'autre qui est sauvé.

Mais cela s'entend-il de façon, que la perte ne tombe sur le prêteur à la grosse, qu'autant que de l'objet affecté au prêt, il ne reste pas de quoi remplir la

somme ? Par exemple , le chargement est de 3000 liv. l'emprunt à la grosse n'est que de 1000 liv. Si de ce chargement il reste 1000. liv. malgré le naufrage ou les autres pertes arrivées par cas fortuit, le contrat à la grosse conserve-t-il tout son effet, sans réduction au tiers de ce qui est sauvé ? ou bien la perte étant tombée sur tout le chargement, doit-elle être supportée concurremment par le prêteur & l'emprunteur ? La question paroît décidée par l'art. 18 ci-après, en tant qu'il préfère le donneur à la grosse aux assureurs. Par identité de raison, il est naturel de conclure ce semble, que l'emprunteur en ce cas, supporte toute la perte sur les deux tiers qu'il avoit libres dans le chargement, comme en ayant couru les risques, & comme ne pouvant pas avoir plus de droit que n'en auroient les assureurs, s'il eût fait assurer. Cependant cette décision-là, même portée contre les assureurs, est-elle juste ? C'est ce qui s'examinera sur ledit article 18, en reprenant la question du preneur à la grosse dont le chargement excède la somme qu'il a empruntée.

Par cas fortuit. Le cas fortuit comprend toutes les pertes & dommages qui arrivent par tempête, naufrage, échouement, prise, pillage, &c. suivant l'énumération qui en est faite dans l'art. 26 du tit. suivant, dont l'application est naturelle à celui-ci ; car le contrat à la grosse & la police d'assurance, comme dépendans des mêmes principes, sont sujets aux mêmes risques ; & c'est pour cela que le prêteur est fondé à stipuler un fort profit maritime pour le cas où le navire arrivera à bon port, & l'assureur une prime proportionnée aux risques qu'il court.

Il est vrai que la condition du prêteur à la grosse semble d'abord beaucoup meilleure que celle de l'assureur, en ce que la prime d'assurance est fort inférieure au profit maritime ; mais si l'on fait attention que le temps se compte dans le commerce, la différence disparaîtra aisément. En effet, si la prime d'assurance pour un voyage de Saint Domingue n'est communément que de 8 à 10 pour cent, tandis que le profit maritime pour un pareil voyage est de 15 à 20 pour cent ; c'est que l'assureur ne débourse qu'après le malheur arrivé, & qu'à la déduction de la prime ; au lieu que le prêteur à la grosse se dessaisit de son fonds dans le moment, & qu'il risque de le perdre en entier. Il n'est donc pas étonnant que le profit qu'il stipule en cas d'heureux événement, excède de moitié la prime d'assurance, puisqu'il peut être obligé d'attendre son paiement pendant 12, 15 ou 18 mois, sans compter que s'il fait assurer son capital, comme l'Ordonnance lui en accorde la faculté, la prime lui enlèvera environ la moitié du profit maritime ; ou s'il ne fait pas assurer, devenant son propre assureur, il est juste qu'il gagne lui-même la prime & qu'il la confonde en lui. Il faut pourtant convenir qu'il y a des prêteurs qui sont trop près de leurs intérêts. Aussi voit-on beaucoup moins d'emprunts à la grosse que d'assurances ; & en général un armateur annonce la décadence de ses affaires lorsqu'il fait de fréquens emprunts à la grosse aventure. Mais cela n'empêche pas que les deux contrats ne symbolisent beaucoup, & qu'ils ne soient l'un & l'autre d'une grande utilité pour le commerce maritime, pourvu qu'ils soient renfermés dans leurs justes bornes, & que l'un ne l'emporte pas sur l'autre.

Dans le temps des risques. Donc que la perte qui arrive après ce temps, ne regarde pas le donneur quoique le voyage ne soit pas fini. *Stypmannus, part. 4.*

cap. 2, n. 80 & seq. fol. 383, & seq. idem. Kuricke, ad tit. 6 juris Hanſeatici; fol. 763. Et lieux des riſques. Intellige, ſ'il n'y a eu force majeure par vent contraire ou autrement.

ARTICLE XII.

NE ſera réputé cas fortuit tout ce qui arrive *par le vice propre de la choſe*, ou par le fait des propriétaires, maîtres ou marchands chargeurs, ſ'il n'eſt autrement porté par la convention.

IL en eſt de même encore en fait d'aſſurances, aux termes des articles 28 & 29 du titre ſuivant.

Par le vice propre de la choſe. Comme ſi le navire a péri par caducité, parce que ſes principaux membres étoient viciés & hors de ſervice; & cela quoique le navire ait eſſuyé des coups de vent ou de mer capables d'incommoder un meilleur navire. Le vice propre de la marchandiſe procède ou de ſa mauvaiſe qualité, ou des déchets auxquels elle eſt naturellement ſujette, comme des foieries qui ſe piquent, du vin qui ſ'aigrit, des barriques d'eau-de-vie ou d'huile qui coulent. Tout cela arrivant ſans tempête, ou autre fortune de mer, eſt pour le compte du propriétaire & non du prêteur à la groſſe ou de l'aſſureur. Art. 8, ch. 5 du Guidon, Stypmannus, *ad jus maritimum*, part. 4, chap. 7, n. 320 & ſeq. fol. 457.

Les déchets qui arrivent auſſi par la faute du maître & des gens de l'équipage, pour avoir mal arrimé les marchandises, avoir ſurchargé le navire, ou autrement par leur malice ou impéritie, ne regardent pas non plus le prêteur à la groſſe ni l'aſſureur, ſ'il n'y a convention contraire, ajoute notre article, ce qui ſ'expliquera ſur l'art. 28, tit. ſuivant, en parlant de la baratterie de patron.

Mais pour ce qui eſt du dommage cauſé par le fait propre du propriétaire, c'eſt néceſſairement lui qui en répond, & toute ſtipulation contraire ſeroit rejetée comme illuſoire & frauduleuſe.

De ſorte que la reſtriction portée par cet article ne peut pas tomber ſur cet objet. Par la même raiſon elle n'inſtue pas non plus ſur le vice propre de la choſe, puisſque cela ſuppoſe le fait du propriétaire, ou du moins qu'il n'y a pas là de cas fortuit, ſ'il ne ſ'agit pas d'un coulage extraordinaire.

On comprend auſſi que le prêteur à la groſſe ni l'aſſureur ne ſont pas garans de la conſiſcation des marchandises prohibées. Loccenius, *de jure maritimo*, liv. 2, ch. 6, n. 9, fol. 199. Ce qu'il faut entendre néanmoins ſi la qualité des marchandises ne leur a pas été déclarée, & qu'il n'y avoit pas de permiſſion de les charger V. *infra*, l'art. 49 du titre ſuivant.



ARTICLE XIII.

SI le temps des risques n'est point réglé par le contrat, il courra à l'égard du vaisseau, ses agrêts, apparaux & vituailles, du jour qu'il aura fait voile, jusqu'à ce qu'il soit ancré au port de sa destination, & amarré à quai : & quant aux marchandises, sitôt qu'elles auront été chargées dans le vaisseau, ou dans des gabarres pour les y porter, jusqu'à ce qu'elles soient délivrées à terre.

IL arrive rarement que le Contrat de grosse ne détaille pas les risques, de même que la Police d'assurance : mais enfin, si on y a manqué, cet article doit servir de règle pour le temps des risques ; & il est si claire, qu'il n'a pas besoin d'explication. Il est aussi du droit commun des nations, tant en fait de prêt à la grosse que d'assurance.

L'obligation de délivrer les marchandises à terre, est remplie lorsqu'elles sont déchargées sur le quai. Voyez l'article premier du titre des matelots *suprà*, & l'art. 5, tit. des Connoissemens.

Il n'est point parlé dans ce titre, comme dans celui des Assurances, du cas où l'on n'a point de nouvelles du navire après un certain temps. La raison est que le preneur à la grosse n'a point d'abandon à faire en ce cas, pour demeurer quitte de son engagement, & que le donneur ne peut l'inquiéter qu'en prouvant que le navire est arrivé à bon port. Cleirac sur l'art. 2, chap. 18 du Guidon, pag 331.

ARTICLE XIV.

LE chargeur qui aura pris de l'argent à la grosse sur marchandise ; ne sera point libéré par la perte du navire & de son chargement, s'il ne justifie qu'il y avoit pour son compte des effets jusqu'à concurrence de pareille somme.

Rien n'est plus juste que la disposition de cet article. Le prêteur à la grosse, comme l'assureur, court le risque de la perte, par cas fortuit, de la chose sur laquelle il prête ou fait l'assurance : mais la perte doit être réelle pour qu'elle soit pour son compte ; de même que le risque doit être réel, pour que l'un gagne le profit maritime, & l'autre la prime. Pour cela il faut donc, s'il s'agit d'un prêt sur marchandises, qu'il y ait preuve d'un chargement de marchandises, jusqu'à concurrence de la somme ; & cette preuve doit être la même qu'en fait d'assurance, sans quoi le preneur à la grosse exceptera vainement de la perte du navire & de son chargement, pour se dispenser du payement de la somme par lui empruntée. En effet, n'ayant rien perdu par le naufrage, de quel droit se prétendrait-il quitte d'une somme dont il a fait ailleurs son profit ?

S'il y a eu chargement, mais de moitié seulement, l'obligation de grosse sera éteinte alors pour moitié, & l'autre moitié sera sujette à remboursement avec le change, ainsi du reste.

ARTICLE XV.

SI toutefois celui qui a pris deniers à la grosse, *justifie n'avoir pu charger* des effets pour la valeur des sommes prises à la grosse, le Contrat, en cas de perte, sera diminué à proportion de la valeur des effets chargés, & ne subsistera que pour le surplus, dont le preneur payera le change suivant le cours de la place où le Contrat aura été passé jusqu'à l'actuel payement du principal: & si le navire arrive à bon port, ne sera aussi dû que le change, & non le profit maritime de ce qui excédera la valeur des effets chargés.

Justifie *n'avoir pu charger*. A prendre ceci à la lettre, il s'ensuivroit que l'emprunteur seroit obligé de prouver qu'il lui a été impossible de charger des effets jusqu'à concurrence de la somme par lui prise à la grosse, sur peine d'exécuter en plein le Contrat de grosse, aussi-bien dans le cas de la perte du navire & de son chargement, que dans celui de l'arrivée du navire à bon port.

Cependant cela seroit souverainement injuste dans l'un & l'autre cas, puisque le prêteur retireroit le profit maritime d'une chose dont il n'auroit pas couru les risques, tandis que ce profit maritime ne peut lui être acquis qu'à raison des risques.

Dans le premier cas où le navire est supposé perdu avec son chargement, si l'emprunteur eût chargé des effets jusqu'à concurrence de la somme prise à la grosse, le prêteur auroit tout perdu, principal & profits; & parce qu'il n'y aura pas eu de chargement, au moyen de quoi le prêteur n'a couru aucuns risques, il faudra que l'emprunteur lui paye non-seulement la somme principale, ce qui est juste, mais encore les profits maritimes; à moins qu'il ne prouve qu'il a été dans l'impossibilité de charger. C'est ce qui ne seroit pas tolérable, & par conséquent on ne peut pas penser, avec le Commentateur, que ce seroit-là le sens de l'article.

Dans le second cas où le navire est supposé arrivé à bon port; l'injustice ne se fait pas sentir, à la vérité, avec la même force; & l'on peut dire que si l'emprunteur a pu charger, c'est sa faute de ne l'avoir pas fait, pour en conclure, avec Casa Regis, *disc.* 16, n. 1 & 4, que le prêteur à la grosse n'en doit pas souffrir. Mais avec ce raisonnement, ce seroit toujours faire gagner au prêteur le profit maritime, sans avoir couru les risques qui en sont le germe & la cause efficiente. Ne pourroit-il point même arriver que cela se fit ainsi de concert entre le prêteur & l'emprunteur, & que ce ne fût qu'un Contrat à la grosse masqué pour favoriser une usure abominable?

Mais qu'on suppose le prêteur en bonne foi tant que l'on voudra, il faut toujours

toujours pour la solution de la question , recourir au principe de la décision ; or la nature du Contrat de grosse est telle , que le prêteur ne peut gagner le profit maritime , qu'autant qu'il a couru les risques auxquels ce Contrat est sujet. Dans l'espece à défaut de chargement , il n'a couru aucun risque ; le profit maritime ne peut donc pas lui être acquis , que l'emprunteur ait pu charger ou non , il n'importe.

Le chargement ne s'étant pas fait , le Contrat de grosse demeure résolu de plein droit , *ob causam finalem non secutam* , sauf les dommages & intérêts du prêteur , qui consistent , aux termes de cet article , dans l'intérêt ou change de la somme au cours de la place , à compter du jour du prêt jusqu'à l'actuel payement du principal ; à quoi j'ajouterois le demi pour cent de la prime , contre l'emprunteur qui auroit manqué de charger par sa faute , au cas que le prêteur ait fait assurer son capital , comme l'Ordonnance le lui permet ; car on comprend bien que l'assurance étant caduque , alors il ne pourroit être question que du demi pour cent pour la signature de l'assureur.

A cela près , je ne fais aucune différence entre le preneur à la grosse , qui aura eu le pouvoir de charger , & celui qui ne l'aura pas eu ; de sorte que je considère l'article , comme s'il disoit , *si toutefois celui qui a pris deniers à la grosse n'a pas chargé des effets , &c.*

Par-là toute justice est gardée , & cet article se concilie parfaitement avec le précédent. Si , en cas de naufrage , le prêteur à la grosse sur marchandises ne souffre de perte qu'autant que l'emprunteur justifiera avoir chargé des effets dans le navire , & jusqu'à concurrence ; réciproquement , en cas d'arrivée à bon port , il ne gagnera le profit maritime qu'autant qu'il aura couru des risques , & jusqu'à concurrence , sans examiner si c'est la faute du preneur à la grosse ou non , de n'avoir pas chargé ; parce que ce sont les risques réels , ou le défaut de risques , qu'il faut uniquement considérer dans l'un & l'autre cas , tout comme en fait d'assurance : sur quoi voyez les articles 6 & 23 du titre suivant.

Du reste , le prêteur à la grosse trouve son dédommagement , aussi dans les deux cas , pour la portion de marchandises qui n'aura pas été chargée , au moyen du change que cet article lui accorde , à proportion de la somme pour laquelle il n'a pas couru de risques. L'art. 8 du chap. 19 du Guidon , faisoit monter l'intérêt en ce cas à dix pour cent , ce qui étoit l'intérêt de son temps.

Du même principe il s'ensuit , que si le prêt est fait pour le voyage entier ; c'est-à-dire , tant pour l'aller que pour le retour , il ne suffira pas qu'il y ait preuve que le preneur a chargé des effets pour l'aller , il faudra qu'il y ait preuve tout de même qu'il a aussi chargé pour le retour ; sans quoi le navire venant à périr au retour , le prêteur ne perdra rien , & se trouvera même avoir gagné la moitié du profit maritime , comme ayant couru les risques de l'aller , & réciproquement il faudra qu'il se contente de cette moitié du profit maritime , le navire retournant à bon port ; puisqu'il n'aura couru effectivement les risques que pour moitié , sauf le remboursement de la moitié de son principal , dans l'un & l'autre cas , avec le change au cours de la place , à compter seulement du jour de l'arrivée du navire au lieu pour lequel il étoit destiné à son départ ; attendu le gain qu'il fait de la moitié du profit maritime , à raison de l'arrivée du navire à bon port dans le même lieu , le tout si mieux

il n'aime prendre les deux tiers du profit maritime, pour tout dédommagement, par argument de l'article 6 du titre suivant.

Tout cela est juste & de règle, à l'exemple de ce qui se pratique en fait d'assurance, tant pour l'aller que pour le retour, lorsque l'assureur n'a couru de risques que pour l'aller, sans en avoir pour le retour.

Il a néanmoins été jugé par deux Arrêts d'Aix, des 7 Août 1736 & 8 Août 1741, suivis d'une Sentence de Marseille du 21 Janvier 1750, au rapport de M. Emerigon, que le profit maritime n'étoit pas moins dû en entier, quoique le preneur n'eût fait aucun retour.

Cette décision paroîtra conséquente à ceux qui tiennent que le preneur à la grosse est tenu tout de même de payer le principal & le profit maritime en plein, quoiqu'il n'ait fait aucun chargement, à moins qu'il ne prouve qu'il lui a été impossible de charger. Mais cela même est inconcevable, puisqu'il est de l'essence du prêt à la grosse, que le donneur coure les mêmes risques que l'assureur, pour gagner le profit maritime, comme il vient d'être observé.

Je comprends néanmoins que, pour soutenir que le profit maritime n'est pas moins dû, quoique le preneur n'ait fait aucun chargement au retour, dès qu'il en a fait pour l'aller, on peut alléguer qu'il suffit que le donneur ait couru les risques de l'aller, à l'exemple de l'assureur, à qui la prime ne laisse pas d'être acquise pour le tout, lorsque le voyage a été racourci, ou que le navire a été conduit, sans force majeure, au-delà du lieu des risques; en un mot, lorsqu'il y a eu changement de route, de voyage ou de vaisseau, par ordre de l'assuré, sans le consentement des assureurs, aux termes des art. 27, 35 & 36 du tit. suivant. Mais en prenant pour règle la comparaison du Contrat d'assurance avec le Contrat de grosse, comme en effet rien n'est plus naturel, les deux Contrats étant si analogues. S'il est vrai de dire alors que le profit maritime sera acquis au donneur dans ces trois cas, le preneur ayant réellement chargé jusqu'à concurrence de la somme par lui prise à la grosse, à raison des risques que le donneur aura couru, il faudra convenir tout de même que si au retour le preneur n'a point chargé, le profit maritime doit être diminué à proportion, puisque l'assureur, pour l'aller & le retour, souffre tout de même une réduction de sa prime, par l'art. 6 du même tit. suivant, qui porte que dans ce cas l'assureur ne gagnera que les deux tiers de la prime, & qu'il restituera l'autre tiers.

Il est vrai que l'article ajoute, *s'il n'y a stipulation contraire*; mais, comme il sera observé sur ce même article, cette restriction ne doit pas s'entendre de manière qu'il soit permis à l'assureur de stipuler que la prime lui restera en entier, attendu qu'en aucun cas l'assureur ne peut être contraint de payer le montant de l'assurance, qu'autant que l'assuré prouvera qu'il a chargé des marchandises jusqu'à due concurrence, tant pour l'aller que pour le retour, & que la loi doit être égale pour le gain de la prime. Il faudroit du moins pour légitimer la stipulation, que la prime fût moindre qu'à l'ordinaire, en considération de l'incertitude du chargement au retour; alors ce qu'on appelle une *prime liée*, pourroit se soutenir, quoiqu'à dire vrai, il est toujours mieux & plus sûr de se tenir à la règle. Mais qu'il en soit ce que l'on voudra d'une telle stipulation en fait d'assurance, je la croirois toujours illicite & usuraire, en fait de prêt à la grosse; c'est-à-dire, la clause par laquelle le donneur stipuleroit.

que le profit maritime lui seroit acquis pour le tout, dans le cas même où le preneur ne chargeroit rien au retour ; & cela quoiqu'il seroit dit qu'en cette considération le profit a été diminué : on ne sauroit trop veiller à bannir l'usure du commerce.

On conçoit que si le navire a péri en allant au lieu de sa destination, le prêteur perd sa somme entière sur la preuve que fournira le preneur qu'il avoit chargé des effets jusqu'à concurrence de pareille somme ; de même que l'assureur sera tenu de payer la somme qu'il a assurée, n'étant plus question alors de retour pour scinder le Contrat. D'ailleurs il est à présumer que le preneur à la grosse ou l'assuré auroit chargé pour le retour comme pour l'aller.

ARTICLE XVI.

Les donneurs à la grosse contribueront à la décharge des preneurs, aux grosses avaries, comme rachats, composition, jets, mâts & cordages coupés pour le salut commun du navire & des marchandises, & non aux simples avaries ou dommages particuliers qui leur pourroient arriver, s'il n'y a convention contraire.

Quoique le contrat à la grosse soit en tout comparable à la police d'assurance par rapport aux risques, puisqu'au fonds le prêteur est assureur du chargement jusqu'à concurrence de la somme qu'il donne : cet article emprunté du Guidon de la mer, chap. 19, art. 5, établit néanmoins de droit une différence très-considérable entre le prêteur à la grosse & l'assureur, en tant qu'il décharge le premier des avaries simples ou particulières qui ne sont pas moins fréquentes & moins de conséquence que les avaries grosses & communes, tandis que l'assureur en est tenu indistinctement par la nature du contrat, aux termes de l'art. 26 du tit. suivant.

Heureusement que notre article ajoute, *s'il n'y a convention contraire*, sans quoi l'usage des contrats à la grosse auroit été aboli. Aussi n'en voit-on point qui ne dérogent à cet article ; c'est-à-dire, sans une clause précise par laquelle le prêteur prend sur lui tous les risques & fortunes de la mer comme l'assureur.

La méprise du Commentateur, sur cet article, est remarquable en ce qu'il applique la restriction aussi-bien à la première partie de l'article, qu'à la seconde, de manière que selon lui, le prêteur à la grosse pourroit stipuler valablement qu'il ne seroit pas tenu, même des avaries grosses & communes, ce qui seroit détruire l'essence du contrat.

La contribution au rachat ne s'impute pas, *ipso jure*, sur le capital donné à la grosse, à l'effet de diminuer le profit maritime ; l'imputation ne se fait que du jour que le donneur a été mis en demeure de contribuer : Sentence de l'Amirauté de Marseille du 21 Janvier 1750, au rapport de M. Emerigon. Il en faut dire autant de la contribution qui doit avoir lieu dans les autres cas exprimés dans cet article.

ARTICLE XVII.

SERONT toutefois, en cas de naufrage, les contrats à la grosse, réduits à la valeur des effets sauvés.

CELA s'entend de foi-même, en observant toutefois que si le preneur à la grosse avoit chargé des effets au-delà de la valeur de la somme par lui empruntée, il entreroit en répartition des effets sauvés concurremment avec le prêteur, & à proportion de l'intérêt d'un chacun dans la chose, par les raisons qui vont être rapportées sur l'article qui suit.

ARTICLE XVIII.

SIL y a contrat à la grosse & assurance sur un même chargement, le donneur sera préféré aux assureurs sur les effets sauvés du naufrage pour son capital seulement.

COMME par l'article 16 du titre suivant, il est expressément défendu au preneur à la grosse de faire assurer les deniers, ou les effets affectés au prêt, à peine de nullité de l'assurance & de punition corporelle, cet article ne peut naturellement s'entendre, s'il n'y a pas eu de la méprise dans la formation ou rédaction, que d'un chargement dont une partie est affectée à un contrat de grosse, & l'autre partie est assurée.

Sur ce plan, l'article, en cas de naufrage, préfère sur les effets sauvés le donneur à la grosse à l'assureur; & toute la grace qu'il fait à ce dernier, c'est que la préférence n'a lieu que pour le capital sans profit maritime.

La raison de cette préférence ne se présente point à l'esprit. Tout ce qu'on peut dire pour l'appuyer, c'est que la chose affectée au prêt à la grosse, est censée appartenir au prêteur jusqu'à concurrence de la somme, & que l'assureur n'est que caution. C'est encore que ce sont les deniers prêtés sur le navire qui l'ont mis en état de faire le voyage, ou ceux prêtés sur le chargement qui ont contribué à former la cargaison; avantage que ne donne pas la police d'assurance.

Cela seroit décisif, sans doute, s'il étoit permis au preneur à la grosse de faire assurer, & qu'il fût question d'une assurance faite sur les mêmes effets entièrement affectés à la grosse; mais c'est toute autre chose dans l'espece de cet article, où pour ne pas le mettre en contradiction avec le 16 du titre suivant, (si encore un coup il n'y a pas eu de méprise,) il faut supposer, par exemple, un chargement de 20000 liv. dont une moitié est affectée à un contrat de grosse, & l'autre est assurée.

Si le Commentateur eût fait attention à cette hypothèse, il n'auroit pas trouvé juste la préférence donnée au prêteur sur l'assureur, ou du moins il

auroit été fort embarrassé à la justifier ; car enfin , si les deniers prêtés ont servi à compléter le chargement des 20000 liv. ils ne l'ont pas formé en entier ; ils n'y ont contribué que pour moitié. Aussi , en considérant le prêteur comme propriétaire des effets achetés de ses deniers , ce ne peut être absolument que jusqu'à concurrence de cette même moitié.

Or , n'ayant que moitié dans ce chargement , sur quel principe lui attribuer tout ce qui sera sauvé du naufrage , si ce qui est sauvé ne compose que la moitié des effets qui ont formé le chargement total ? Peut-on dire alors que c'est sa chose qui est sauvée en entier , tandis qu'il n'avoit que moitié dans le chargement qui a essuyé le naufrage.

La condition du prêteur à la grosse peut-elle être différente & meilleure , lorsqu'il prête sur un chargement qui excède de moitié sa somme , que lorsqu'il prête sur un chargement qui ne fait qu'égaliser la somme ? Dans ce dernier cas , la perte qui arrivera par naufrage ou autre fortune de mer , tombera nécessairement sur lui , & dans le premier il ne perdra rien , si du naufrage on peut sauver de quoi remplir sa somme ; en telle sorte qu'il renverra toute la perte sur l'autre moitié du chargement ? Ne sent-on pas qu'il y auroit là une injustice criante ?

Lorsqu'une chose périt , elle périt pour le compte de tous ceux qui y ont intérêt ; & si l'on en sauve quelque portion , elle doit être distribuée entre eux tous à proportion de l'intérêt d'un chacun. Ainsi dans l'espèce proposée , le chargement ayant péri , ç'a été pour le compte commun du prêteur à la grosse & du preneur , puisqu'ils s'y étoient tous deux intéressés par moitié. Par identité de raison , il faut donc dire que ce qui en a été sauvé doit se partager aussi par moitié entr'eux.

Envain opposeroit-on que le prêteur n'a pas entendu contracter de société ou communauté dans le chargement avec le preneur ; que c'est un prêt qu'il lui a fait sur ce chargement , & qu'ainsi il faut le payer dès qu'il restera de ce chargement , malgré le naufrage , de quoi le satisfaire.

Afin que ce raisonnement fût valable , il faudroit que tout le chargement eût été fait des deniers du prêteur , & dans notre hypothèse ils n'y ont contribué que pour une moitié. Il y a donc eu par-là , de plein droit , une société & communauté entre lui & le preneur par rapport à cet objet ; d'où il s'ensuit que la perte & le sauvement ont été nécessairement pour leur compte commun.

Pourquoi , encore une fois , les effets du chargement étant réduits à moitié par le naufrage , le prêteur ne perdrait-il rien , tandis que le preneur perdrait la moitié qu'il avoit dans le chargement ? Seroit-ce parce qu'il auroit voulu courir les risques de sa moitié ? Mais outre qu'à ce compte on ne pourroit pas assigner la perte sur sa moitié , plutôt que sur celle dont le prêteur a couru les risques , c'est qu'on ne voit nullement pourquoi le preneur à la grosse seroit de pire condition en ce cas , que s'il avoit emprunté encore d'une autre personne de quoi remplir le montant du chargement ; alors tout étant affecté aux deux prêteurs à la grosse , la perte les regarderoit sûrement tous deux , & ce qui seroit sauvé du naufrage , leur appartiendrait aussi à tous deux.

Le même principe de décision s'applique naturellement à l'espèce , puisqu'il ne peut y avoir aucune raison de différence ; le preneur qui a voulu courir les risques de la moitié du chargement , étant à l'égard du prêteur à la grosse

sur l'autre moitié, ce que seroit un second prêteur à qui il auroit fait courir les risques de la moitié qu'il s'étoit réservée.

Or, si tout cela est vrai du preneur au donneur à la grosse, cela l'est tout de même entre le prêteur & l'assureur du preneur, puisqu'il n'est pas douteux que l'assureur n'entre dans tous les droits de l'assuré, à l'effet d'exercer les mêmes actions, & de former les mêmes exceptions que l'assuré.

Cet article ne doit donc pas être pris à la lettre pour l'espèce que je viens d'établir. Il seroit alors contre les principes aussi-bien que contre toute justice, de préférer le prêteur à la grosse à l'assureur, dans un temps qu'ils sont tous deux copropriétaires de la chose; l'un à cause de son prêt, l'autre à raison de son assurance qui le met au lieu & place du preneur.

Si l'on veut, au reste, faire abstraction de toute idée de copropriété, il y aura lieu de considérer le prêteur à la grosse comme un assureur, & il n'est que cela en effet, à le bien prendre, à cela près que la prime qu'il stipule est plus forte, en considération de l'avance qu'il fait de son argent. Or, entre assureurs, nulle préférence; & afin que l'on comprenne tout d'un coup que la décision de notre double question entre le preneur & le prêteur, & ce dernier avec l'assureur doit absolument être la même, il n'y a qu'à observer que de même que l'assureur représente le chargeur assuré, de même le preneur, chargeur au-delà du prêt à la grosse, représente un assureur ou un autre prêteur à la grosse, dès le moment qu'il court le risque de cet excédant; parce qu'alors il devient son propre assureur, ou bien c'est tout comme s'il se prêtoit à lui-même la somme dont il prend les risques sur lui.

En faisant décider le contraire à notre article; c'est-à-dire, que dans tous les cas le donneur à la grosse doit être préféré à l'assureur, sans considérer si le chargement a excédé ou non la somme prise à la grosse, ce seroit donc, encore une fois, lui faire porter une décision incompatible avec les principes & les règles de la justice.

C'est pourquoi, à fin d'éviter un tel inconvénient, je voudrois les restreindre à l'espèce que voici.

Le preneur à la grosse n'a chargé que les effets achetés des deniers par lui empruntés à cette fin. Dans la suite il a appris que ces marchandises ont été vendues au lieu de leur destination, un prix si avantageux, qu'elles ont donné un profit considérable. Sur les effets chargés en retour, & dont la valeur excède la somme prise à la grosse, il juge à propos de faire assurer jusqu'à concurrence de cet excédant : cette assurance est licite, sans difficulté, comme n'ayant rien de contraire aux défenses portées par l'art. 16 du tit. suivant.

Ceci présumé, le navire fait naufrage au retour, & il se trouve que les marchandises sauvées sont avariées de manière qu'il n'y a pas de quoi remplir le prêt à la grosse & le montant de l'assurance. Dans cette hypothèse, à la bonne heure, qu'aux termes de notre article le donneur à la grosse doive être préféré à l'assureur, sur le prix des effets sauvés; & la raison en est plausible, puisque tous ces effets proviennent directement de la somme par lui prêtée à la grosse, au moyen de quoi nul n'en peut profiter à son préjudice; encore cela ne seroit-il pas sans question, cessant la disposition de notre article.

Mais aussi la préférence ne lui est dûe que pour son capital seulement, attendu que la circonstance du naufrage ne permet pas de dire que les effets sont

arrivés à bon port : il doit même s'estimer trop heureux de ce qu'il y a assez d'effets sauvés pour le remplir de son capital.

Voilà une façon d'interpréter notre article, qui le concilie avec l'équité & la droite raison, au lieu que ce seroit toute autre chose si l'on en concluoit que le donneur à la grosse devoit être préféré tout de même quoique le chargement primitif excédât de beaucoup la somme empruntée à la grosse.

Cette interprétation étant toute nouvelle, quelque naturelle qu'elle m'ait paru, après y avoir long-temps réfléchi, j'ai bien compris qu'elle ne passeroit pas sans contradiction : c'est ce qui m'a engagé à la communiquer à plusieurs personnes versées dans la connoissance & la pratique des contrats maritimes.

De ces personnes, les unes l'ont approuvée sans hésiter, les autres l'ont trouvée conforme au droit commun & à la raison; mais en même-temps elle leur a paru hasardée contre les termes de notre article, qui, selon eux, ne souffrent aucune modification ni restriction.

Je n'avois garde de manquer, dans cette occasion, de consulter sur un point aussi intéressant, M. Emerigon, célèbre Avocat du Parlement d'Aix, & Conseiller à l'Amirauté de Marseille; je n'avois garde, dis-je, d'oublier ce savant Jurisconsulte, qui m'a fourni, avec une générosité peut-être sans exemple, des secours si abondans pour cet ouvrage, qu'à proprement parler, c'est autant le sien que le mien, sur-tout pour la partie de la Jurisprudence : j'en fais l'aveu avec une satisfaction qui répond à la vive reconnoissance que je lui dois, & qui durera autant que ma vie.

Par malheur il n'a pu se résoudre à être de mon sentiment, & c'est à regret que, ne croyant pas devoir changer, je me vois obligé de combattre les objections qu'il m'a faites, approuvées par ses confreres Mrs. les Officiers de l'Amirauté de Marseille.

Ces objections, les voici :

» Le principe est que, par le moyen de l'abandon, l'assureur est mis à la place de l'assuré; il le représente, & il n'a pas plus de droit que lui sur les effets sauvés. *Affecuratori respectu, assicurati non potest dici tertius, eum representat* : *Casa Regis, disc. 10, n. 39* & suiv.

» Or l'assuré (respectivement preneur) ne pourroit pas venir en concours avec le donneur, suivant la regle du droit, qui nous apprend, *que le créancier & le débiteur ne viennent jamais en concours*, & que le créancier est préféré même à celui qui a été subrogé à son hypothèque, pour la partie du prix déjà payée.

» Donc que l'assureur qui est simplement subrogé à l'assuré, qui tient sa place & qui le représente, ne doit point venir en concours avec le donneur qui est un créancier qui ne peut être privé de sa créance que par la perte de la chose.

» Il y a plus, les deniers donnés à la grosse, donnent l'être à la chose, & sont infiniment plus favorables que l'assurance, *que est simplex assumptio periculi*. Ainsi le donneur trouvant des effets sauvés du naufrage, qui forment en quelque maniere son propre bien, doit être préféré à l'assureur, lequel ne peut toucher aux effets qu'en vertu de l'abandon, & comme représentant l'assuré.

» En un mot, la loi l'a établi de la sorte, peut-être encore parce que le

» contrat à la grosse est infiniment plus utile au commerce que la simple assurance.

Telles sont les raisons dont M. Emerigon me fit part dans sa lettre du 7 Juillet 1755. J'y répondis sans différer le 22 du même mois en ces termes :

» J'ai si bien compris, Monsieur, que l'assureur n'avoit pas plus de droit que l'assuré, que j'ai soutenu que le droit du preneur à la grosse seroit le même, quand il n'auroit pas fait assurer, en considérant alors le preneur, comme étant son propre assureur.

Le créancier & le débiteur, dites-vous, Monsieur, ne viennent jamais en concours, le créancier est préféré même pour le reste de son dû, à un tiers qui lui en a payé une partie, quoiqu'avec subrogation.

» Cela est vrai, *in eodem subjecto*, à moins que le créancier n'ait consenti volontairement la subrogation sans réserve de préférence. Mais cela n'a pas d'application à l'espece, où il s'agit d'un prêt à la grosse sur un chargement plus considérable que la somme empruntée, & d'un navire qui a fait naufrage. *Alors toute idée de créancier & de débiteur en concours, s'évanouit, & sauve qui peut.* Le prêt à la grosse n'a plus d'effet que pour donner droit au prêteur de réclamer les effets assujettis à son contrat, & jusqu'à concurrence seulement.

» Or, dans l'espece proposée d'un chargement de 20000 liv. sur lequel il n'y a qu'une somme de 10000 liv. prise à la grosse, peut-on supposer que les 20000 liv. en entier soient affectés au prêt, & que ce prêt ait donné l'être à la chose, de manière que le prêteur soit fondé à dire que les 20000 liv. sont son propre bien ? Cela n'est vrai réellement, ou par fiction, que jusqu'à concurrence de la somme de 10000 liv. C'est donc le cas de ne l'admettre à réclamer les effets sauvés de ce chargement de 20000 liv. que pour moitié, puisque ce n'est que cette moitié qui est censée lui appartenir, & que l'autre moitié ne lui doit rien ; autrement il s'ensuivroit que, si du naufrage on sa voit la moitié du chargement, il ne supporteroit aucune portion de la perte contre la nature de son contrat qui le soumet aux risques & périls de la mer.

» Pourquoi seroit-il de meilleure condition dans l'espece que si le chargeur eût emprunté à la grosse, sur le même chargement, une autre somme de 10000 liv. pour ne courir aucun risque ? Dans ce cas la contribution sur les effets sauvés du naufrage, seroit-elle aucune difficulté entre les deux donneurs à la grosse ? Or que le chargeur, au lieu d'obliger à la grosse cette autre moitié du chargement, l'ait fait assurer, ou qu'il en ait pris les risques sur lui, n'est-ce pas la même chose ?

» L'article de l'Ordonnance qui donne la préférence au prêteur à la grosse, ne seroit donc pas réfléchi, s'il falloit appliquer sa disposition à un chargement plus considérable que le prêt ; car, enfin, ce prêteur n'a aucun droit acquis sur la portion excédante, autrement l'emprunteur seroit bien malavisé s'il chargeoit au-delà de la valeur de la somme, puisque dans ce cas tout le péril seroit pour lui à la décharge du donneur à la grosse.

» Vous voyez, Monsieur, qu'il n'est plus même question ici de l'assureur en concours avec le prêteur à la grosse. Que sera-ce donc si l'on fait attention à la faveur que mérite le Contrat d'assurance ? L'Ordonnance a décidé que le donneur à la grosse étoit préférable à l'assureur : mais est-ce dans l'espece proposée ?

» proposée ? En tous cas, c'est ce dont je me plains d'autant plus que le contrat
 » de grosse, loin d'être aussi utile au commerce que l'assurance, en est au con-
 » traire la ruine. Aussi quand nous voyons ici un Armateur prendre fréquem-
 » ment de l'argent à la grosse, nous en concluons qu'il est près de manquer ;
 » parce qu'en effet les profits maritimes doivent l'écraser. Au lieu que l'assu-
 » rance, dont la prime n'est rien en comparaison, prime encore qu'il ne paye
 » qu'au retour du navire, est une précaution de sa part qui annonce qu'il fait
 » son commerce avec prudence & sagesse.

» L'assurance, *est simplex assumptio periculi* ; mais le prêt à la grosse est-il
 » autre chose de sa nature ? La différence que je trouve entre les deux con-
 » trats, est que sans assurance on ne sauroit entreprendre un grand commerce,
 » & qu'avec le prêt à la grosse on ne sauroit le continuer deux ou trois ans ;
 » parce que l'intérêt maritime enlève nécessairement tous les profits, & le plus
 » souvent entame le capital.

Je finissois en demandant à M. Emerigon, s'il avoit d'autres objections à
 me proposer, attendu que c'étoit-là un point d'une extrême conséquence, &
 qui méritoit un éclaircissement entier.

Il me répondit par sa lettre du 10 Septembre suivant, » qu'ayant proposé
 » la question au Tribunal de l'Amirauté, l'avis unanime avoit été que notre ar-
 » ticle 18 avoit eu pour fondement unique la faveur du commerce ; que c'est
 » l'argent donné à la grosse qui procure les armemens & les chargemens, &
 » qui facilite la navigation ; que c'est la raison pour laquelle on a donné à de
 » pareils Contrats un si grand privilège. » Il ajoutoit que tous mes raisonne-
 mens avoient paru exactement conformes au droit commun ; mais que les loix
 maritimes ont des principes particuliers, suivant cette réponse de l'Empereur
 Antonin, *ego quidem mundi Dominus, sed lex maris*

C'est au Public à juger maintenant si j'ai eu tort ou non, de ne pas me rendre
 à cette solution.

Je ne parle point de l'Anonyme qui, dans le Mercure de France du mois
 d'Août 1756, pag. 121, a cru pareillement qu'il falloit prendre notre article
 à la lettre, parce que les raisons qu'il donne pour appuyer son avis, n'ajoutent
 rien, & sont même fort inférieures aux objections ci-dessus.

Je ne parle point non plus de celui qui, dans un précédent Mercure, avoit
 feint de croire qu'il pouvoit y avoir une faute d'impression par rapport à cet
 article, dans les exemplaires qu'il avoit vus ; parce qu'il n'est que trop vrai
 que tous les exemplaires s'accordent en cette partie. Il ne présentait ce doute
 que pour faire faire des réflexions sur notre article, dont il ne pouvoit pas-
 plus que moi goûter la décision, prise au moins à la rigueur.





TITRE VI.

DES ASSURANCES.



ES Loix Romaines, comprises sous les titres de *Trajectitia pecunia* & de *nautico fanore*, sont applicables au Contrat d'assurance, tout comme au Contrat de prêt à la grosse, puisque tous deux dérivent du même principe, & ont pour base le péril que prennent respectivement sur eux l'assureur & le prêteur.

Aussi la glose sur la loi, *nihil interest*, 4 ff. de *nautico fanore*, a-t-elle adapté cette loi au Contrat d'assurance, & Dumoulin, de *usuris*, n. 93 & 97, s'y est conformé, après avoir établi la différence qu'il y a entre l'assurance & la gageure.

L'assurance, dit-il, se fait entre le marchand à qui appartient la chose assurée, & l'étranger qui, n'ayant aucun intérêt à la propriété & conservation de la chose, en prend néanmoins sur lui le péril; au lieu que la gageure se fait entre deux étrangers, qui n'ont ni l'un ni l'autre aucun intérêt à la chose.

Les Docteurs se sont beaucoup fatigués dans la recherche de la nature de ce Contrat; ils ont demandé à ce sujet, tour à tour, *an sit sponsio*, *an contractus qui re consistit*, *an stipulatio*, *an fidejussio*, *an litterarum obligatio*, *an venditio*, *an locatio*, *an societas*, *an mandatum*, *an contractus innominatus vel nominatus*? Mais tout cela est inutile & de pure subtilité. Il suffit de savoir que l'assurance maritime est un contrat, par lequel un particulier, ou une compagnie, promet à celui qui a un intérêt dans un vaisseau ou dans son chargement, de le garantir de toutes les pertes & dommages qui arriveront par cas fortuit & fortune de mer, au navire ou au chargement, pendant le voyage, ou durant le temps des risques, moyennant une somme qui doit lui être payée par l'assuré. Loccenius, de *jure maritimo*, lib. 2, cap. 5, n. 4 & 5, fol. 169. Stypmannus, ad *jus maritimum*, part. 4, cap. 7, n. 262. fol. 453. Stracha, de *ass. in proëmio*, fol. 11, n. 46. Bornier, sur l'art. 7, tit. 12 de l'Ordonnance de 1673; en un mot tous les Auteurs qui en ont parlé.

On dit l'assurance maritime, parce qu'il ne doit être ici question que de celle-là, & nullement de celle qui se fait pour les voyages par terre, ou pour garantir les propriétaires de maison, du danger du feu & des autres accidens, comme on le pratique en Angleterre; & comme se propose de le faire la Compagnie d'assurance nouvellement établie à Paris, suivant son Règlement du 29 Mars 1754. Il y a aussi de pareilles Compagnies d'assurances dans les Du-

LIV. III. TIT. VI. *des Assurances.*

chés de Lunebourg, de Zell, de Brême & de Verden. Journal Historique du mois de Mars 1755, pag. 218.

Ce contrat d'assurance maritime, qui des Italiens a passé chez les Espagnols & ensuite en Hollande, au sentiment de Stypmannus, *loc. cit. part. 4, cap. 7, n. 9 & seq. fol. 438*; de Cleirac sur l'art. premier, ch. premier du Guidon, pag. 218, & de quantité d'autres Auteurs, est maintenant en usage chez toutes les Nations commerçantes; & il est si favorable que, sans son secours, le commerce par mer ne sauroit se soutenir. Il ne seroit pas naturel en effet qu'un Armateur risquât toute sa fortune & même celle d'autrui; sans compter qu'il ne pourroit alors faire naviger que très-peu de navires; au lieu qu'au moyen de l'assurance qui se distribue ordinairement entre un grand nombre de personnes, il est en état de faire de grandes entreprises sous le cautionnement de ses assureurs, qui se dédommagent des pertes qu'ils essuyent de temps à autre, par les primes qu'ils gagnent sur les vaisseaux qui arrivent à bon port.

Feu le sieur Montaudoin de Nantes avoit entrepris un grand ouvrage sur les assurances maritimes & les avaries. Mercure de France, Décembre 1752, second volume, pag. 46 & 47. Ce célèbre Négociant étoit effectivement très-habile, & avoit de grandes vues de commerce, mais il se livroit quelquefois à des idées singulieres, auxquelles il ne tenoit pas néanmoins dès qu'on lui en faisoit appercevoir l'illusion ou le danger.

A R T I C L E P R E M I E R.

PErmettons à tous nos Sujets, même aux Etrangers, d'assurer & faire assurer, dans l'étendue de notre Royaume, les navires, marchandises & autres effets qui seront transportés par mer & rivières navigables; & aux assureurs de stipuler un prix pour lequel ils prendront le péril sur eux.

PErmettons à tous nos Sujets, nobles & roturiers, sauf les Ecclésiastiques, parce que tout comence leur est interdit. Voyez *suprà* l'article premier, tit. 8 du liv. 2.

Par la raison que ce contrat est de toutes les nations, & qu'il est extrêmement favorable, le Commentateur, qui a puisé une bonne partie de ses observations sur cet article dans le Guidon de la mer, article premier, pag. 218 aux notes, s'est trompé en prenant à la lettre ces mots, *dans l'étendue de notre Royaume*, pour en conclure que l'assurance doit se faire réellement dans l'étendue du Royaume, & non dans les pays étrangers. La vérité est au contraire, & l'expérience constante des dernières guerres l'a confirmée, que les assurances peuvent se faire au profit des François, par toutes sortes de personnes étrangères ou regnicoles, & aussi-bien en pays étranger que dans le Royaume; même chez ceux avec lesquels on est en guerre. Et, parce que dans le commerce maritime tout doit être réciproque, il n'est pas douteux non plus que les François ne puisse aussi valablement assurer des étrangers qu'ils s'en font assurer; pourvu néanmoins que ce ne soit pas en temps de guerre, les

ennemis de l'Etat. Il est pourtant vrai qu'ils assurent très-rarement les étrangers.

De stipuler un prix. Ce prix s'appelle prime, parce que naturellement elle doit se payer d'avance; & cela se pratique le plus communément en Angleterre. Mais en France; elle ne se paye en général qu'au retour du navire, ou après qu'elle est gagnée par la cessation des risques. Il y a pourtant quelques places maritimes, comme Rouen & Marseille, où, sans convention contraire, la prime se paye effectivement d'avance, soit en argent, soit en billets, qu'on appelle billets de prime, & qui sont de la compétence de l'Amirauté, comme étant la suite d'un contrat maritime. Voyez *suprà*, tit. de la Compétence.

A Rouen cet usage est ancien, comme il résulte de l'article 16, chap. 15 du Guidon. Dès-lors l'étranger de la ville devoit payer comptant la prime, ou donner caution, ou faire son billet, souscrit par un habitant de la ville, pour sûreté du paiement. A l'égard de la ville de Marseille, voyez *infra* l'art. 6.

Au surplus, la prime est toujours acquise à l'assureur, quoiqu'il arrive; de manière qu'en cas de perte, il l'a déduit sur la somme qu'il a assurée: & c'est principalement en quoi l'assurance diffère du contrat de prêt à la grosse, où le prêteur, en cas de perte totale de la chose affectée au prêt, n'a absolument rien à prétendre pour les risques qu'il a courus. Mais aussi le navire arrivant à bon port, le profit maritime qu'il retire, est d'une toute autre conséquence que la prime acquise à l'assureur.

Pour ce qui est du taux de la prime, il dépend absolument de la convention, eu égard à la nature & à la longueur des risques. Puffendorf, traité du droit de la nature & des gens, liv. 5, ch. 9, §. 8.

Dans la précédente guerre nous l'avons vu monter jusqu'à quarante-cinq & cinquante pour cent; & dans celle-ci, il semble que les assureurs ne veulent pas s'en contenter. Durant la paix, pour un voyage de Saint Domingue, allant & venant, le prix commun, qui est la règle que Grotius veut que l'on suive, *Tractat. de jure belli & Pacis, lib. 2, cap. 12, §. 23*, est de sept, huit ou neuf pour cent, suivant que les navires partent ou retournent en hyver ou en été. Mais enfin, je le répète, c'est la convention qui en décide, & on se règle toujours sur le plus ou le moins de risques.

Il est à observer, que lorsqu'un étranger assure un François, l'assurance doit être réglée par les dispositions de notre Ordonnance. Argument de cet article & du vingt-neuvième des assurances d'Amsterdam, dans Cleirac, pag. 373. C'est une maxime; mais les Anglois ne l'adoptent qu'autant que notre loi leur est plus favorable que la leur: & comme ils n'assurent jamais que la prime ne leur soit payée d'avance, & qu'ainsi n'ayant à plaider qu'en défendant, il faut se pourvoir contre eux dans leur pays; ils se prévalent alors de leurs loix, lorsqu'ils y trouvent leur avantage, & il y a nécessité d'en passer par-là.



ARTICLE II.

LE Contrat appelé Police d'Assurance *sera rédigé par écrit*, & pourra être fait sous signature privée.

LE Commentateur, qui a encore pris dans le Guidon de la mer, chap. premier, art. 2, ce qu'il observe en général sur cet article, conclut de ces mots, *sera rédigé par écrit*, que l'assurance doit être par écrit, à peine de nullité, & que la preuve par témoins ne feroit pas recevable, quand même il s'agiroit d'une somme au-dessous de 100 liv.

Il a tout de même rejeté la preuve testimoniale, en fait de prêt à la grosse, sur l'art. premier du tit. précédent, où son avis a été combattu. Ici l'on pense qu'il s'est également trompé, quoique cet article dise positivement, *sera rédigé par écrit*; au lieu que l'autre, parlant des contrats à la grosse, déclare simplement, *pourront être faits*: car enfin l'article n'ajoutant pas, à peine de nullité, l'on ne peut pas l'y suppléer. Ainsi nul doute, conformément au droit commun, que la preuve d'une convention d'assurance, aussi-bien que d'un prêt à la grosse, ne soit recevable par témoins, s'il s'agit d'une somme de 100 liv. & au-dessous.

A quelque somme même qu'elle puisse monter, l'allégation en est recevable; & celui à qui la convention est opposée ne peut s'en défendre qu'en affirmant par serment qu'il ne l'a pas faite: ce qui exclut par conséquent toute idée de nullité, & prouve que l'écriture n'est nécessaire en pareil cas, que pour constater la réalité des conventions, contre ceux qui pourroient avoir la mauvaise foi de les nier.

Aussi, anciennement beaucoup d'assurances se faisoient-elles sans écrit, & à cause de cela on les appelloit assurances *en confiance*, parce que, dit Cleirac, chap. premier, des contrats maritimes, art. 2, pag. 224, celui qui stipuloit l'assurance, *se confioit en la bonne foi & prud'homme de son assureur*, supposant » qu'il l'écrivoit sur son livre de raison: mais, ajoute-t-il, les abus & diffé- » rens qui résultoient de cet usage, le firent abolir, & l'on a même exigé de- » puis que les assurances fussent faites, ou pardevant Notaires, ou par le mi- » nistère d'un Greffier des polices d'assurances. »

C'est sans doute par ces motifs que, par Edit du mois de Décembre 1657, furent créés deux Offices de Notaires-Greffiers des assurances, en chacun des Sieges d'Amirauté du Royaume, avec privilege exclusif; en faveur de ces Greffiers, de recevoir & passer tous contrats maritimes, polices d'assurances & de chargemens, chartes-parties, Affrètemens, obligations de grosse aventure, & de tenir Registre & contrôle des connoissemens sous signature privée.

Mais le préjudice que le commerce auroit reçu de cet établissement, s'il eût eu lieu, empêcha l'exécution de cet Edit, qui pourtant ne paroît pas avoir été révoqué autrement que par les dispositions contraires de la présente Ordonnance. Cet article, par exemple, y déroge au sujet des assurances, puisqu'il permet de les faire sous signature privée.

Pour le bien public & la plus prompte expédition, il y a eu de tout temps, dans chaque ville où l'on est dans l'usage d'assurer, des modes imprimés de polices d'assurances, contenant les clauses les plus usitées en général, ou dans le lieu; de sorte qu'il n'y a qu'à ajouter dans le blanc les clauses extraordinaires.

Cette pratique très-ancienne avoit toujours été reconnue si utile, que personne n'avoit eu garde de s'en plaindre. Mais les Parisiens s'étant mis, depuis quelques années, dans le goût d'assurer, & plusieurs d'entr'eux n'entendant rien à la matière des assurances, ils se sont élevés, tantôt contre une clause, tantôt contre une autre: là sous prétexte d'ambiguïté dans les termes, là parce que telle clause n'étoit pas écrite à la main, quoiqu'on dût mieux la connoître, étant dans le modèle imprimé.

Jusques-là néanmoins il n'y avoit pas grand mal: mais il est arrivé que l'Amirauté de France, siége au général de la Table de Marbre du Palais à Paris, sensible à ces clameurs, a rendu deux Sentences, l'une le 7 Décembre 1757, l'autre le 19 Janvier 1759, par lesquelles, entr'autres choses, elle a pros crit l'usage des Polices imprimées. Voyez *infra* l'art. 20 *in fine*.

Au surplus, que le contrat d'assurance soit fait pardevant notaires ou autres personnes publiques, ou par sous feing privé, il est également exempt du droit de contrôle, en faveur du commerce, aux termes de l'Arrêt du Conseil du 12 Août 1732, qui suit.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Concernant le Contrôle des Contrats & Polices d'Assurances.

Du 12 Août 1732.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

LEROI s'étant fait représenter, en son Conseil, les différents Mémoires remis par les Echevins & députés du Commerce de la ville de Marseille, les Syndics des Courtiers Royaux de change, & par le College des Notaires Royaux de la même ville; contenant que les Polices d'assurance, quoique comprises dans les Tarifs du contrôle, en avoient cependant été réellement dispensées par l'usage, jusqu'en l'année 1726, que les Sous-fermiers ont voulu les y assujettir; que cette nouveauté a entièrement fait tomber ce commerce, qui étoit autrefois fort considérable, les Négocians ayant pris le parti de faire assurer dans les pays étrangers, de sorte que les Sous-fermiers n'ont tiré aucun avantage de cette tentative: Et Sa Majesté voulant de plus en plus donner des marques de la protection qu'elle accorde au commerce, en lui laissant

toute la liberté qui lui est nécessaire. Oui le rapport du sieur Orry, Conseiller d'Etat, & ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur général des Finances; le Roi étant en son Conseil, a ordonné & ordonne, qu'à commencer du jour de la publication du présent Arrêt, les contrats & polices d'assurance, soit qu'elles soient passées pardevant les Notaires royaux, censaux, courtiers, agens de change, greffiers des Amirautés & des juridictions consulaires, ou autres qui sont dans l'usage de les recevoir, soit qu'elles soient faites sous signatures privées, ne seront plus sujettes à la formalité ni au paiement des droits de contrôle des actes, dont Sa Majesté les a dispensées, dérogeant à cet effet à tous Réglemens à ce contraires. Enjoint Sa Majesté aux Sieurs Intendans & Commissaires départis dans les Provinces & Généralités du Royaume,

de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, jecté y étant, tenu à Marly le douzieme jour
sur lequel toutes Lettres nécessaires seront ex- d'Août mil sept cent trente-deux.
pédiées. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Ma-

Signé, PHELYPEAUX.

ARTICLE III.

LA police contiendra le nom & le domicile de celui qui se fait assurer, *sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire, les effets sur lesquels l'assurance sera faite*, le nom du navire & du maître, celui du lieu où les marchandises auront été ou devront être chargées, du havre d'où le vaisseau devra partir ou fera parti, des ports où il devra charger & décharger, & de tous ceux où il devra entrer, le temps auquel les risques commenceront & finiront, les sommes qu'on entend assurer, *la prime ou coût de l'assurance, la soumission des parties aux arbitres*, en cas de contestation, & généralement toutes les autres conditions dont elles voudront convenir.

Tout ce qui est prescrit par cet article est extrêmement juste, pour prévenir les surprises qui pourroient être faites aux assureurs & les contestations qui pourroient s'élever au sujet des véritables clauses & conditions de l'assurance.

Aussi tout cela s'observoit-il long-temps avant cette Ordonnance, comme il résulte du Guidon de la mer, ch. 2, des contrats maritimes, art. premier, & de l'art. 3 des assurances d'Amsterdam; de sorte qu'en cette partie, l'Ordonnance n'a fait que donner force de loi à cette ancienne pratique, tiré des us & coutumes de la mer, qui est du droit commun des nations. Stypmannus, *ad jus maritimum*, part. 4, cap. 7, n. 388 & seq. fol. 462. Kuricke, *Diatrib. de affec.* fol. 833.

Ce que l'on trouve de plus dans le Guidon, c'est qu'il exige qu'il soit marqué dans la police d'assurance, si la marchandise sera portée à terre par le navire, ou par des allées; parce que cela fait une différence pour les risques. Mais notre article y a suffisamment pourvu par ces mots, *le temps, auquel les risques commenceront & finiront*; en conséquence desquels, l'usage est de spécifier exactement dans les polices d'assurances, que les risques ne finiront qu'à l'entière décharge des marchandises à quai, relativement à l'art. 13 du titre précédent.

Au surplus, l'intention de l'Ordonnance, en exigeant que la police contienne, *le nom & le domicile de celui qui se fait assurer, . . . les effets sur lesquels l'assurance sera faite, . . . le nom du navire, du lieu où les marchandises seront chargées & déchargées*, est encore de connoître en temps de guerre, si malgré l'interdiction de commerce qu'emporte toujours toute déclaration de guerre, les sujets du Roi ne font point commerce avec les ennemis de l'Etat, ou avec des amis ou alliés, par l'interposition desquels on feroit passer aux ennemis des munitions de guerre & de bouche, ou d'autres effets prohibés: car tout cela étant défendu, comme préjudiciable à l'Etat, seroit sujet à confiscation,

& à être déclaré de bonne prise, étant trouvé, soit sur les navires de la nation, soit sur ceux des amis & alliés, comme il sera observé sur le tit. des Prises.

Cette interdiction de commerce avec les ennemis, comprend aussi de plein droit la défense d'assurer les effets qui leur appartiennent, qu'ils soient chargés sur leurs propres vaisseaux, ou sur des navires amis, alliés ou neutres. Car assurer les effets de l'ennemi, ou les lui envoyer directement ou indirectement, c'est au fonds la même chose. Il est vrai que la loi 11, ff. de publicanis, que l'on cite à ce sujet, ne parle que des munitions de guerre & de bouche, qu'il est défendu de nature de chose de faire passer à l'ennemi: mais l'Ordonnance de 1543, art. 42, & celle de 1584, art. 69, que l'on cite aussi, proscrivent absolument tout commerce direct ou indirect avec les ennemis, aussi-bien que le transport que les navires amis ou neutres pourroient faire des munitions de guerre aux ennemis.

Cependant la conduite que les Anglois ont tenue avec nous dans la précédente guerre, a fait voir qu'ils ne regardoient pas l'assurance comme nécessairement comprise dans l'interdiction de commerce, puisqu'ils assuroient constamment nos vaisseaux & leur chargement, comme en temps de paix, qu'ils fussent destinés pour nos colonies, pour quelque autre port de France, ou pour des pays amis ou neutres. Cela n'empêchoit pas, à la vérité, que les navires étant pris ne fussent déclarés de bonne prise: mais il arrivoit delà qu'une partie de la nation nous rendoit, par l'effet de l'assurance, ce que l'autre nous prenoit par le droit de la guerre.

Sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire. Tous ceux qui se font assurer, n'agissent pas toujours par eux-mêmes; ils se servent assez souvent de commissionnaires.

La règle du mandat est que le commissionnaire doit se renfermer exactement dans les termes du pouvoir qui lui est donné: mais sous prétexte qu'un commissionnaire n'aura eu ordre d'assurer qu'à tant de prime, s'il a excédé, l'assurance ne sera pas nulle pour cela; ce qui arrivera seulement, c'est que l'excédant de la prime demeurera pour son compte, l'assurance tenant pour le surplus contre celui qui a donné l'ordre de faire assurer.

C'est ce qui a été jugé à l'Amirauté de cette ville de la Rochelle, par Sentence du 7 Septembre 1754, entre le sieur Lemoine, négociant à Rouen, & le sieur Jacques Bonneau, négociant de cette ville.

Celui-ci avoit donné ordre au sieur Lemoine de faire assurer à Rouen une somme de 50000 liv. sur son navire la Reine Esther, dont il étoit fort inquiet, avec déclaration qu'il souhaitoit que la prime ne passât pas trois pour cent.

Le sieur Lemoine n'ayant pu trouver à faire assurer à ce prix, & voyant de quelle conséquence il étoit pour le sieur Bonneau que l'assurance fût faite, attendu que le navire étoit parti de Saint Domingue depuis fort long-temps, crut devoir consentir la prime à trois un quart pour cent.

Immédiatement après cette assurance, le sieur Bonneau ayant eu avis que son navire étoit arrivé, manda au sieur Lemoine de ne pas faire assurer; mais il n'étoit plus temps.

Sous prétexte que le sieur Lemoine avoit passé ses ordres, le sieur Bonneau lui refusa le remboursement de toute prime; ce qui obligea le sieur Lemoine de se pourvoir en justice contre lui.

Ex bono & aequo. Ne s'agissant que d'un quart pour cent, on auroit pu condamner, le sieur Bonneau au paiement indistinctement ; parce qu'il est toujours permis, dans l'usage du commerce, aux commissionnaires d'aller un peu au-delà de leurs ordres, lorsqu'ils ne sont pas précis & absolus : mais pour plus de régularité, & pour éviter un appel, la Sentence ne le condamna qu'aux trois pour cent.

Une autre obligation du commissionnaire, est de faire attention à l'état de la fortune des assureurs, l'ordre de faire assurer supposant de nature de chose que le mandataire ne fera choix que d'assureurs d'une solvabilité connue, & d'une réputation entière. S'il en usoit autrement, il se rendroit responsable envers son commettant de l'insolvabilité des assureurs ; il en seroit garant de plein droit envers lui, comme présumé les avoir choisis de mauvaise foi, pour peu qu'il y eût preuve que leur dérangement lui étoit connu.

Mais les assureurs faisant leur commerce à l'ordinaire, & étant en plein crédit, lors de la signature de la police, leur insolvabilité survenant ensuite, n'oblige le commissionnaire qui a stipulé l'assurance de bonne foi, à rien autre chose qu'à en donner avis à son commettant, & à faire résilier la police d'assurance, si les choses sont encore entières ; c'est-à-dire, si les risques sont censés durer encore. Après quoi, c'est à lui à attendre les ordres de son commettant pour savoir s'il veut faire faire une nouvelle assurance ou non ; car je ne pense pas qu'il puisse de son chef faire assurer de nouveau pour son commettant ; l'ordre de faire assurer n'emportant nullement de droit, celui de faire faire une seconde assurance si la première se trouve caduque & sans effet. Il n'y auroit en tout cas d'exception à faire par équité, qu'autant que la première assurance auroit été promptement annullée & que la seconde seroit au même prix. C'est ce que j'ai répondu le 12 Décembre 1757, à l'occasion d'un parère présenté à la Chambre du Commerce.

On peut faire assurer pour soi, ou pour le compte de qui il appartiendra, ou ce qui revient au même, *pro persona nominanda* alors la personne étant nommée, il n'importe en quel temps, s'il n'est fixé par la police, le contrat est valable, de la même manière que si la personne eût été nommée d'abord, *Casa regis, disc. 4, n. 10 & disc. 3, n. 2, 3 & 26. Stracha de affec. gl. 19, n. 6. Rocus pag. 197. Targa pag. 225.*

Une assurance faite dans ces termes, est également bonne en France, si le connoissement y est relatif. Il en peut résulter néanmoins des inconvéniens & des friponneries ; aussi n'est-elle guère pratiquée qu'en temps de guerre pour les cas de chargemens simulés ; c'est-à-dire, qui paroissent faits pour le compte d'alliés ou de neutres. Alors la clause pour qui *il appartiendra* désigne assez que c'est un chargement masqué.

Casa regis disc. 5, n. 26, ajoute que celui qui a stipulé l'assurance, ne se libère pas du paiement de la prime, en nommant la personne ; *facta nominatione*, dit-il, *stipulator non exit à contractu qui erat in eo radicans ab initio . . . sed persona nominata accumulatur ipsi contractui. Idem Ansaldo disc. 12* contre l'avis de Targa *loc. cit.*

Pour moi je voudrois distinguer. Ou la personne a été nommée avant tous risques commencés, ou elle ne l'a été que depuis. Au premier cas, si l'assureur ne veut pas accepter la nomination de la personne, en libérant celui qui a

stipulé l'assurance, il faut qu'il en fasse une signification en règle, avec déclaration qu'il se désiste de l'assurance; & alors l'assurance sera nulle, si celui qui l'a stipulée ne se soumet caution solidaire de la prime. Au second cas, l'assureur n'aura besoin d'aucune pièce de formalité pour conserver son action directe pour la prime, contre celui avec qui il aura passé la police d'assurance.

Dela, il s'ensuit qu'en point de droit, le commissionnaire qui a nommé dans la police la personne pour laquelle il a stipulé l'assurance, ne peut être obligé au paiement de la prime, ni par action directe, ni par action subsidiaire, s'il ne s'est pas engagé expressément en son propre & privé nom. Cependant l'usage du commerce est que l'assureur s'adresse au commissionnaire pour le paiement de la prime, & que sur son refus il le traduise en justice, où il subit volontairement la condamnation, moyennant sa garantie contre son commettant; ce qui est reconnoître que le commissionnaire contracte, en pareil cas, une obligation tacite, personnelle & solidaire; & au fonds, cela paroît juste, parce que l'intérêt du commerce l'exige; & c'est au commissionnaire à prendre ses mesures & ses sûretés avec son commettant.

Réciproquement le commissionnaire de l'assuré est fondé à faire l'abandon aux assureurs, & à leur demander le paiement de l'assurance, faisant pour l'assuré son commettant, au moins lorsque la somme assurée est payable au porteur de la police, sans qu'on puisse lui opposer *qu'au fonds on ne plaide point par Procureur*. C'est la Jurisprudence de l'Amirauté de Marseille, renouvelée par Sentence du 27 Juillet 1758, rendue en faveur du sieur Benza, commissionnaire de Laurent & Jérôme Ghiglino.

Les effets sur lesquelles l'assurance sera faite. Si quelqu'un fait assurer comme sienne une chose qui lui est commune avec d'autres, l'assurance n'est valable que pour la portion de l'assuré, à moins qu'il ne fût le chef de la société, ou qu'il n'eût le pouvoir de ses associés, ou enfin que les associés ne l'aient ratifiée, *rebus integris*. C'est l'avis de Stracha de *asséc.* gl. 10. n. 9. & seq. de Rocus, pag. 189. *sic judicatum*, à Marseille le 9 Août 1754.

Kuricke *Diatriba de asséc.* n. 13. *in fine fol.* 835 & 836, approuvé par Casa regis, soutient au contraire que l'assurance est valable pour le tout, & que l'assureur n'est pas recevable à la contester; *quum etiam*, dit-il, *id quod commune est nostrum esse dici queat*. Je crois qu'il a raison, sur-tout si l'assuré a stipulé tant pour ses associés que pour lui; & le seul risque qu'il court alors, c'est leur désaveu, s'il a fait assurer sans leur consentement, ce qui n'empêche pas qu'il ne demeure obligé pour le tout.

Assurance pour Roland seul, déclarée bonne, s'étant trouvé seul intéressé aux marchandises chargées sous le nom de Roland & compagnie. Sentence de de Marseille du 9 Août 1754.

Auront été ou devront être chargées. L'assurance ne se réfère qu'aux marchandises déjà chargées, & non à celles qui l'auront été dans la suite, si l'on n'a stipulé dans la police, *chargées ou à charger*, ou *qui se trouveront chargées*. Stracha de *asséc.* gl. 6. n. 9. Rocus p. 182. Casa regis *disc.* 1. n. 145. & *disc.* 7. n. 16 & 17. *sic judicatum centies*, dit M. Emerigon. Mais c'est une clause à laquelle on ne manque jamais.

Le nom du navire. Il faut que l'assuré prenne garde à ne pas désigner un navire pour un autre; non-seulement à ne pas se tromper sur le nom, mais

encore sur la qualité du bâtiment ; de sorte que s'il appelle vaisseau ou navire, ce qui n'est qu'un pinke, une barque, un bateau, l'assurance est nulle ; car quoique sous le nom générique de navire, on entende ordinairement tout bâtiment de mer ; cependant, en fait d'assurance, un vaisseau ou navire n'indique absolument qu'un navire à trois mâts, & exclut l'idée de tous autres bâtimens, d'où s'ensuit la nullité de l'assurance, si ce n'est pas dans la réalité un vaisseau à trois mâts. *Casa regis disc.* 1, n. 27, 29 & 133. Sentence de Marseille du 10 Février 1747 ; autre du 5 Décembre 1749, confirmée par Arrêt d'Aix du 16 Juin 1752.

Cependant il ne faut pas pointiller sur le nom du navire ; ainsi l'assurance faite sur le brigantin nommé le *Lyon heureux*, désigné dans la police sous le nom seulement de brigantin l'*Heureux*, a été déclarée valable, par Arrêt d'Aix du 2 Mai 1750, *error tamen nominis alicujus navis, non attenditur, quando aliis conjecturis constat de indentitate navis*, dit *Casa regis disc.* 1, n. 159.

La prime ou coût de l'assurance. On conçoit que c'est à quoi l'assureur ne manque jamais, non plus que le donneur à la grosse, par rapport au profit maritime qu'il doit gagner ; & cela est d'autant plus de conséquence, que la prime ou le profit maritime, est plus ou moins considérable suivant les circonstances.

Autre chose est en effet de prendre sur soi les risques en temps de guerre, ou lorsque depuis les dernières nouvelles du navire, il y a lieu de craindre qu'il n'ait péri ; & autre chose est de s'en charger en pleine paix, ou lorsque le navire ne tarde pas encore.

Mais il est des assurances & des prêts à la grosse, qui se font en temps critique & douteux ; je veux dire en des circonstances qui font appréhender une rupture prochaine, des hostilités, la guerre en un mot.

Alors il est d'usage de se précautionner, & en conséquence les assureurs, en stipulant la prime ordinaire, ajoutent qu'en cas d'événement de guerre, *hostilités* ou *représailles* de la part d'une telle nation ou de quelque autre de l'Europe, la prime augmentera de tant, &c. je dis de l'Europe, parce que cette clause de précaution, ne regarde jamais les pirates de profession, dont les brigandages sont toujours aux risques des assureurs.

Lorsque le mot *hostilités* est employé dans la clause, & qu'il y a en effet des hostilités commises de la part des nations indiquées ; quoique ces hostilités soient injustes & irrégulières, comme faites avant toute déclaration de guerre, elles ne donnent pas moins lieu à l'augmentation de la prime, que le navire arrive à bon port ou qu'il soit pris ; de manière qu'au premier cas, l'assureur est en droit de l'exiger, & qu'au second, il est fondé à la déduire ou retenir sur la somme assurée qu'il doit payer ; & l'assuré ne peut s'en défendre, en exceptant que ces hostilités irrégulières, laissant l'espérance de la restitution des navires injustement pris, il ne faut les regarder que comme un simple arrêt de Prince, qui ne doit point influer sur les vaisseaux qui n'ont pas été pris & retenus.

C'est aussi ce qui a été jugé par Sentence de l'Amirauté de Marseille du 1^{er} Avril 1756, à l'occasion des hostilités commises par les Anglois avant la déclaration de guerre, quoique les vaisseaux & les effets par eux pris, n'eussent pas été confisqués, mais seulement mis en séquestre. Voyez *infra* art. 26 ; une autre Sentence du 18 Avril 1757 contre les assureurs, & un Arrêt d'Aix conforme du 13 Mai audit an 1757.

A raison de cette circonstance, les assurés prétendoient qu'il n'y avoit là qu'un arrêt de Prince; mais l'arrêt de Prince ne s'entend que d'un véritable arrêt qu'un Roi ordonne dans ses ports ou dans ses rades, & nullement des prises faites en mer à coups de canon ou à force ouverte. Ce sont-là des hostilités réelles, qui, quoique injustes, comme contraires au droit des gens, n'y ayant pas de déclaration de guerre, ne donnent pas moins lieu à l'augmentation de la prime stipulée en cas d'hostilités, & à l'abandon ou délaissement aux assureurs.

Mais si la clause n'est que pour le cas de guerre, les simples hostilités, avant toute déclaration de guerre, suffiront-elles pour faire adjuger aux assureurs l'augmentation de prime stipulée, ou au donneur à la grosse l'augmentation du profit maritime, que le navire ait été pris ou non?

Les assurés ont soutenu la négative dans les deux cas, c'est-à-dire, aussi bien dans le cas de la prise du navire, que dans celui de son arrivée à bon port, fondés sur la maxime qui veut que dans les polices d'assurances, de même que dans les autres contrats synallagmatiques, on s'en tienne aux clauses & conditions qui y sont inférées, sans y rien ajouter par extension d'un cas à un autre; d'où ils ont conclu que l'augmentation de prime n'ayant été stipulée que pour le cas de la guerre ou déclaration de guerre, les simples hostilités sans guerre déclarée ne pouvoient donner lieu à l'augmentation, comme étrangères à la guerre, qui seule avoit fait l'objet de la stipulation.

Les assureurs, de leur côté, ont répondu que l'objection qui leur étoit faite de la part des assurés, n'étoit qu'une pure subtilité; que dans l'hypothèse, il ne s'agissoit point d'étendre la clause, mais seulement de la prendre dans le sens que les parties avoient entendu y attacher de part & d'autre; que si elles n'avoient parlé que du cas de la guerre, c'est qu'elles n'imaginoient pas qu'il y eût des prises à craindre avant que la guerre fût déclarée; qu'il étoit réservé aux Anglois d'exercer sur mer un brigandage inoui jusques-là parmi les nations policées; qu'ainsi on ne devoit pas prévoir précisément un événement de cette nature; mais qu'en prévoyant le cas de la guerre, celui des hostilités y étoit compris de nature de chose, comme ayant les effets de la guerre déclarée, puisque de la part des Anglois, c'étoit une guerre de fait, qui, à la formalité près, opéroit autant qu'une guerre déclarée dans les règles; d'où ils concluoient à leur tour que la prime d'augmentation stipulée, leur étoit dûe à raison des hostilités survenues, quoique dans les polices d'assurances on n'eût exprimé que le cas de la guerre.

La voye de conciliation n'étant pas praticable sur une question de cette nature, il a fallu la faire décider en justice, & le singulier est que les assureurs n'ont plaidé d'abord qu'en défendant. C'étoit après tout la position la plus favorable pour eux. On leur demandoit la totalité des sommes assurées sur les vaisseaux pris, sans avoir égard aux offres par eux faites de payer à la déduction de l'augmentation de prime stipulée: par-là leurs moyens de défense acquéroient un nouveau degré de force. Il paroissoit répugner en effet qu'on leur disputât cette augmentation de prime, sous prétexte qu'elle n'avoit été stipulée qu'en cas de guerre, tandis que le fait de la prise qui autorisoit l'assuré à leur faire l'abandon & à leur demander le payement des sommes assurées, valoit déclaration de guerre à leur égard, & les mettoit dans la même position que si la guerre eût été véritablement déclarée.

Etoit-il question en effet dans la stipulation de la police d'une guerre déclarée dans les formes ? On ne songeoit qu'à la guerre qui paroissoit prochaine & inévitable, qu'aux effets qui en pouvoient résulter par rapport au commerce maritime : on craignoît, en un mot, la prise des navires. C'étoit donc uniquement cette crainte des prises qui occupoit les assureurs & les assurés ; & par conséquent, les prises, qu'elles fussent injustes ou régulières, devoient indistinctement opérer l'augmentation de la prime stipulée au profit des assureurs pour en faire la déduction sur les sommes assurées.

La contestation portée devant le Juge de l'Amirauté de Dunkerque, elle fut préjugée en quelque sorte en faveur des assurés, en ce que le Juge par Sentence du 17 Mai 1756, condamna les assureurs de payer par provision 75 pour 100 des sommes assurées, & de déposer le surplus jusqu'à la décision du fonds de la question, concernant l'augmentation de prime, sur quoi il ordonna que les parties instruisoient.

Il s'agissoit d'assurances faites le 23 Juillet 1755 sur des Eaux-de-vie & autres marchandises chargées au port de *Cette* en Languedoc, dans le navire *l'Union*, destiné pour Dunkerque. Il étoit stipulé dans chaque police que la prime augmenteroit de 25 pour cent en cas de déclaration de guerre, avant l'arrivée du vaisseau au port de sa destination.

Le navire fut pris le 18 Septembre de la même année 1755, & conduit en Angleterre avant toute déclaration de guerre. Sous ce prétexte, les assurés se crurent dispensés du paiement de l'augmentation de prime, alléguans que le cas de la guerre uniquement prévu n'étoit pas arrivé, & conséquemment que les assureurs n'étoient pas en droit de retenir cette augmentation de prime sur les sommes assurées dont ils offroient le paiement sous cette déduction.

Les assureurs dont les droits étoient blessés par les Sentences de l'Amirauté de Dunkerque, en ayant déclaré appel, arrêt intervint au Parlement de Paris le 9 Août 1756, qui, en infirmant ces Sentences, évoquant le principal & y faisant droit, ne condamna les assureurs au paiement des sommes assurées, qu'à la déduction des 25 pour cent d'augmentation de prime. Au surplus, en les assujettissant aux intérêts de l'excédant, à compter du jour de la demande, il condamna les assurés de leur remettre les factures, connoissemens & autres pièces nécessaires pour justifier le chargement des marchandises & en tous les dépens, tant des causes principales que d'appel.

Ce premier arrêt rendu au profit des sieurs Syndics, Directeurs & intéressés de la compagnie des assurances générales établie à Paris, appellans & demandeurs en évocation contre les sieurs Robert & Pierre Defaunois, freres, Négocians de Dunkerque, & autres assurés, intimés, a été suivi d'un autre conforme rendu au Parlement de Rouen, le 31 du même mois d'Août 1756. Il s'agissoit tout de même d'une police où l'on n'avoit prévu que le cas de guerre. Le navire avoit été pris avant la déclaration de guerre, & l'assuré ne vouloit pas non plus déduire la prime stipulée par augmentation. Par Sentence arbitrale du 19 Juillet précédent, il avoit obtenu gain de cause ; mais l'arrêt en infirmant la Sentence, l'y condamna avec dépens aussi des causes principales & d'appel.

Par ces deux arrêts, il a donc été disertement jugé que les hostilités sont de droit censées comprises dans la clause énonciative simplement de la déclara-

tion de guerre : mais comme dans l'une & dans l'autre espèce les navires avoient été pris, les assurés imaginerent que leur sort devoit être différent dans le cas où leurs navires étoient arrivés à bon port. Ils disoient que ce qui avoit été jugé en faveur des assureurs dans le cas de la prise du navire, avoit pour fondement le fait même de la prise qui valoit déclaration de guerre à leur égard ; qu'alors il étoit naturel de diminuer leur perte : mais qu'il ne s'ensuivoit nullement que l'augmentation de prime leur fût due lorsque le navire étoit arrivé à bon port, parce que alors ce seroit les faire gagner sans qu'ils eussent couru de risque ; en un mot, leur faire gagner une augmentation de prime, qui ne pouvoit leur être acquise qu'en cas de déclaration de guerre, ou tout au moins, de prise équivalente à une déclaration de guerre.

Mais cette nouvelle distinction étoit encore plus subtile que la première, la règle étant que le sort des assureurs & des assurés doit absolument être le même à l'actif & au passif. De sorte que l'augmentation de prime étant jugée acquise aux assureurs en cas de prise par hostilités, quoique dans la police on n'eût prévu que le cas de la guerre déclarée, c'étoit avoir préjugé que cette même augmentation leur étoit due aussi ; quoique les navires fussent arrivés à bon port, parce qu'ils n'avoient pas moins couru le risque de la prise de ces navires, que de ceux qui avoient réellement été pris ; ils pouvoient être pris tout de même, c'en étoit assez. En un mot, les engagements étant réciproques entre l'assureur & l'assuré ; dès que l'assureur est fondé à prétendre une augmentation de prime pour en faire la déduction en cas de prise de navire ; il est fondé tout de même à en demander le payement, le navire étant arrivé à bon port, & l'on ne sauroit opposer aucune raison valable de différence.

Aussi cette question subsidiaire ayant été portée à l'Amirauté de Marseille ; a-t-elle été jugée pareillement, en faveur d'un prêteur à la grosse, dont la condition est la même que celle d'un assureur, par Sentence du 30 Janvier 1757 ; c'est-à-dire, que le profit maritime, dont il n'avoit stipulé l'augmentation qu'en cas de guerre déclarée, lui fût adjugé à raison des hostilités déjà commencées par les Anglois avant toute déclaration de guerre, quoique le navire ne fût pas rendu à sa destination, l'emprunteur à la grosse ayant jugé à propos de raccourcir le voyage, & de faire décharger le navire à Cadix. Arrêt conforme d'Aix du 28 Juin 1758, au rapport de M. de Boades.

La même question, en fait d'assurance, s'est présentée en 1755 au siège de l'Amirauté de cette Ville de la Rochelle, entre les sieurs Syndics & Directeurs de la compagnie d'assurances générales de Paris, demandeurs en payement d'augmentation de prime, contre le sieur Paul Brosnat, Négociant de la Rochelle, qui avoit fait assurer avant toutes hostilités, les marchandises par lui chargées sur le navire *l'Hélène* de Marseille, dont l'arrivée à bon port avoit été précédée d'hostilités de la part des Anglois, mais avant la guerre déclarée.

Dans l'espèce, l'augmentation de la prime n'avoit été stipulée tout de même qu'en cas de guerre, sans parler d'hostilités, & par cette raison le sieur Brosnat refusoit de la payer ; ce qui donna lieu à un appointement en droit à l'audience du 29 Novembre audit an 1757. Mais à la vue des moyens que la compagnie d'assurances lui fit signifier, il se rendit & prévint en payant, la Sentence qui indubitablement l'y auroit condamné.

Cette double décision me paroît absolument dans les règles, comme

étant fondée sur le même principe que les deux arrêts de Paris & de Rouen ci-dessus cités, ont suivi, en condamnant les assurés de souffrir la déduction de la prime stipulée par augmentation, dans l'hypothèse des navires pris par simples hostilités. Il n'y a en effet aucune différence à faire entre le cas du navire pris, & celui du navire arrivé à bon port, attendu que les risques des assureurs ont absolument été les mêmes dans les deux cas, & que dès qu'ils ont couru le risque de la prise du navire, l'augmentation de la prime ne peut pas plus leur être disputée que lorsque le navire a réellement été pris. Il a plu néanmoins au Parlement de Bordeaux de juger le contraire & d'en faire même un règlement les Chambres assemblées, par Arrêt du

Depuis les hostilités commises par les Anglois, les assureurs n'ont pas manqué dans les polices, d'étendre la clause concernant la guerre, aux hostilités & aux repréailles. Par ce moyen les questions que l'on vient de discuter, n'ont plus eu lieu par rapport à ces polices postérieures: mais tout n'a pas été décidé par-là. Comme il est naturel de présumer qu'à la paix les navires injustement pris par les Anglois seront restitués avec dommages & intérêts; les assurés qui ont prévu ce cas, ont soutenu que les assureurs, en recevant l'augmentation de la prime, devoient s'obliger de les faire participer avec eux aux restitutions qui seront faites par les Anglois; & cela par une répartition proportionnée à leur intérêt respectif, en se faisant raison de part & d'autre des intérêts des sommes que les uns auroient payé aux autres. Et cela ayant paru juste, parce que dans la supposition de la restitution, les hostilités seront réparées & regardées en conséquence comme non avenues, on a jugé que les assureurs devoient effectivement faire cette soumission. Ce qui pourtant a été rejeté par l'Amirauté de la Table de Marbre de Paris.

Ensuite pour prévenir les discussions qui pourroient naître à ce sujet, on est convenu dans les principales places maritimes d'un règlement préparatoire: mais ce règlement tout sage qu'il est, ne laissera pas de souffrir des difficultés dans son exécution.

Il est à observer avant de laisser cette matière, que s'il a été jugé que la clause *en cas de guerre*, opéroit autant que celle où les simples *hostilités* avoient été prévues, ce n'a été que lorsque la police d'assurance, le contrat de grosse, ou le connoissement avoit précédé toutes hostilités connues, par la raison qu'alors on ne pouvoit pas naturellement imaginer qu'il y auroit des hostilités sans une déclaration de guerre qui les autorisât. Mais cette raison cessant par rapport aux conventions postérieures aux hostilités, & l'augmentation de prime, du profit maritime ou du fret, n'étant stipulée que pour le cas de la guerre déclarée, il étoit tout naturel alors de prendre la clause à la lettre sans aucune extension; c'est-à-dire, de ne faire valoir la stipulation de l'augmentation qu'autant que la guerre se trouveroit avoir été réellement déclarée avant l'arrivée du navire. Et c'est aussi la judicieuse distinction que l'Amirauté de Marseille a suivie dans sa Sentence du 8 Mars 1758. Les raisons en sont rendues dans une consultation de M. Emerigon, du 19 Février 1759, avec tant de justesse, de solidité & de précision, que j'ai cru que le public me sauroit gré de lui en faire part en insérant ici cette docte & élégante consultation,

QUESTION

Sur la Clause en cas de guerre.

F A I T.

LE 19 Janvier 1756, les Sieurs Lioncy & Cartier, Négocians de la Martinique, chargerent pour le compte de Lioncy freres, & Gouffre de Marseille, 100 barriques & 3 quarts Sucre-Terré, sur le vaisseau *la Vierge de bon Rencontre*, Capitaine François-Antoine. Ils dressèrent eux-mêmes le connoissement, dans lequel ils infererent que la marchandise seroit portée à *Marseille*, ou à *Bordeaux*, & que le Consignataire payeroit 12 deniers par livre, poids net de Marseille; & en cas que la Guerre soit déclarée, est-il ajouté, *payera vingt-quatre deniers*.

Le Capitaine refusa de signer le connoissement ainsi dressé, parce qu'il vouloit avoir la liberté indéfinie de défarmer ou à *Marseille*, ou en tout autre port ami, à cause que les hostilités des Anglois annonçoient une guerre prochaine. Sur cette difficulté, l'Amirauté du Fort-Royal rendit Sentence le 22 du même mois de Janvier 1756, par laquelle le Capitaine fut condamné de signer le connoissement de Lioncy & Cartier, pour *Marseille* ou pour *Bordeaux*; « sauf, est-il ajouté, en cas de guerre & d'événement extraordinaire, à faire par le Capitaine les choses requises; & sauf aussi les droits de Lioncy & Cartier, ainsi qu'il appartient » dra. »

En conséquence, le Capitaine Antoine signa le connoissement, en cette maniere; « Je dis pour *Marseille*, *Bordeaux*; & en cas de guerre, conformément à la Sentence rendue au Siege de l'Amirauté le 22 de ce mois (de Janvier 1756.) »

Deux mois après, le vaisseau mit à la voile.

Le 9 Mai, se trouvant sur le Cap Trafalgar, le Capitaine fut averti par des bâtimens Catalans, des risques qu'il couroit d'être pris au passage du Détroit. Cet avis le détermina d'aborder à Cadix, où il arriva le 15, & où le 17 il fit son consulat pardevant le Consul de la nation.

Le 18 du même mois de Mai, la guerre fut publiée à Londres.

La nouvelle de l'arrivée du vaisseau à Cadix, étant parvenue à Marseille, le connoissement

fut envoyé au sieur Jean Vial de Cadix, avec ordre de retirer les marchandises dont il s'agit.

Le Capitaine qui avoit déjà défarmé à Cadix, prétendit cependant que le double nolis lui étoit dû.

Le sieur Vial présenta Requête au Consul de la nation, pour obliger le Capitaine de lui consigner les marchandises, moyennant le fret sur le pied de 12 deniers. Le Capitaine répondit: « Que le connoissement est pour *Bordeaux* ou pour *Marseille*, & qu'actuellement il se dispose à faire voile pour *Bordeaux* où il portera ledit sucre, aux termes de son connoissement, à moins que le sieur Jean Vial, faisant pour le sieur Rey aîné, ne lui paye 24 deniers. »

Le sieur Vial persista à demander la consignation des marchandises dont il s'agit; il offrit de donner caution pour le payement du double nolis, si cette prétention étoit trouvée légitime par les Juges qui devoient en connoître, & il ajouta qu'il se soumettoit à ce qui seroit déterminé touchant les autres parties que le Capitaine a délivrées ici (à Cadix) à divers porteurs de connoissemens. »

Le 24 Juillet 1756, le Consul de la nation rendit une Sentence, dont voici le dispositif: « Nous déclarons le Capitaine mal fondé à prétendre porter les 100 barriques 3 quarts sucre en question à *Bordeaux*, puisqu'il est prouvé par son Consulat, qu'il n'y alloit pas; & d'ailleurs, pour éviter à ces marchandises, les nouveaux risques que le Capitaine ne doit pas leur faire courir, nous lui ordonnons de les remettre au demandeur, en payant audit Capitaine, comme l'ont fait d'autres chargeurs à fret qui avoient des marchandises dans son bord, le fret sur le pied de 12 deniers: réservés audit Capitaine son recours pour les autres 12 deniers, suivant qu'il en sera décidé par les Juges compétens de Marseille, &c. »

Le Capitaine Antoine, arrivé à Marseille, présenta Requête pardevant le Tribunal de l'Amirauté contre le sieur Rey l'aîné, en payement du double nolis.

Sentence du 8 Mars 1758, qui rejetta cette demande.

OBSERVATIONS

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Les voies de fait commises par les Anglois dans les mois de Mai, Juin & Juillet 1754, aux environs de la rivière d'Oyo, annonçoient une guerre prochaine de la part de l'Angleterre, & rendirent les Négocians attentifs à pourvoir, autant qu'il étoit possible, à la sûreté de leur commerce. L'on comença dès-lors de stipuler que la prime, ou le change maritime, ou le nolis, seroient augmentés *en cas de guerre*; & les plus spéculatifs insérèrent dans les contrats, la clause : *En cas de guerre, hostilités ou représailles*.

Bientôt les Anglois donnerent à l'Europe entière le spectacle étonnant d'un nouveau genre de guerre, inconnu jusqu'alors aux Nations policées. Au mépris des traités & de la foi publique, l'Alcide & le Lys furent pris le 8 Juillet 1755. Malgré la parole donnée, l'Amiral Boskawen, devenu Chef de Forbans, s'empara dans le mois d'Août des vaisseaux des Pêcheurs François, qui étoient répandus sur le grand Banc de Terre-neuve, & le long des côtes septentrionales; dans ce même-temps, l'une & l'autre mer furent infestées d'Escadres Angloises qui se saisirent de nos vaisseaux marchands.

Plusieurs procès furent la suite d'un tel renversement d'ordre, & l'on fut long-temps à pouvoir caractériser de pareils brigandages.

Etoit-ce une guerre? Mais, suivant les principes du droit des gens, l'on ne connoissoit d'autre guerre que celle qu'une Nation déclare à l'autre, d'une manière publique & solennelle: L. 24, ff. de Capt. & pos. L. 118, ff. de Verb. signif. ibid. Cujac.

Etoient-ce des *hostilités*? Mais l'on croyoit que les *hostilités* ne pussent être autre chose que l'effet d'une guerre déclarée : *Hostilitas ab hoste*.

Etoit-ce un arrêt de Prince? Mais l'arrêt est incompatible avec la violence & l'esprit de déprédation.

Etoient-ce des *pirateries*? Oui, c'étoient des pirateries, mais qui, étant autorisées par le Gouvernement Britannique, devoient être considérées comme de véritables actes d'*hostilités* de Nation à Nation, & devoient être comparées à une guerre. En effet, par le Mémoire envoyé à la Cour de Londres le 21 Décembre 1755, Sa Majesté demande la restitution prompte & entière de tous les vaisseaux François. » Et si, » contre toute espérance, (*est-il ajouté*), le » Roi d'Angleterre se refuse à la requisition que » le Roi lui fait, Sa Majesté regardera ce déni » de justice comme la déclaration de guerre la

» plus authentique, & comme un dessein formé » par la Cour de Londres de troubler le repos » de l'Europe.

Dans ces circonstances, il a été décidé : 1°. Que le brigandage des Anglois étant assimilé à une guerre, donnoit lieu à l'augmentation de prime, stipulée *en cas de guerre, hostilités ou représailles*. Ainsi jugé par une foule de jugemens, & entr'autres, par l'Arrêt de la Cour du 13 Mai 1757, rendu au rapport de M. de Jouques, contre la veuve Orgeas, en faveur des assureurs sur le navire Saint-Domingue, Capitaine Eydin.

2°. Il a été décidé en thèse générale, que la clause indéfinie *en cas de guerre ou en cas de déclaration de guerre*, avoit la même force que la précédente, & donnoit également lieu à l'augmentation de prime. Ainsi jugé par Arrêt du Parlement de Rouen le 31 Août 1756, & par Arrêt du Parlement de Paris le 9 du même mois d'Août. Arrêt semblable rendu par la Cour le 27 Juin 1758, au rapport de M. de Boades, qui condamne Barthelemy Michel, Capitaine en second du vaisseau la Félicité, & Noël Michel, sa caution, de payer au sieur Barthelemy Boule, l'augmentation du change maritime, stipulée *en cas de guerre*. Autre Arrêt rendu le lendemain, au rapport de M. Saint-Jean, qui condamne la veuve Planché à payer aux sieurs Elzear Sibon & Mabily, l'augmentation de prime stipulée *en cas de guerre*. Ces deux Arrêts confirment deux Sentences rendues par le Tribunal de l'Amirauté, qui ne s'est jamais écarté de cette jurisprudence, toutes les fois que la question s'est présentée en thèse générale, témoin encore la Sentence rendue le 30 Janvier 1757 en faveur du sieur Pierre Olive, qui lui adjuge l'augmentation de change maritime, stipulée *en cas de guerre*.

3°. Comme l'augmentation de prime ou de change, devoit être le prix de l'augmentation du risque, l'on a tâché de fixer l'époque des *hostilités* dans chaque mer.

Ainsi, à l'égard des vaisseaux qui se sont trouvés en risque après le 24 Août 1755 dans la Manche, & sur les côtes de France du côté de l'Océan, l'augmentation stipulée a eu son effet.

L'époque des *hostilités* dans la Méditerranée a été le 13 Octobre 1755, jour de la prise du Capitaine Boyer, conduit à Mahon.

L'époque des *hostilités* dans les mers des îles Françaises, se trouve fixée au 29 du même mois d'Octobre 1755, suivant le Règlement fait à Nantes, qui porte : » Que les navires venant » de Guinée à l'Amérique, où les risques doi- » vent finir, & qui se seront trouvés aux attéra-

» ges des colonies, depuis le 29 Octobre inclusivement : époque de la première prise connue dans les mers des colonies, doivent une augmentation de 28 & demi pour cent, de même que les navires qui, étant partis de la rivière de Nantes, avant le 20 Août 1755 pour les colonies, auroient eu des traversées assez longues pour ne s'être pas rendu à leur destination, avant ledit jour 29 Octobre. »

De sorte qu'on ne peut douter que depuis le 29 Octobre 1755, les hostilités des Anglois ne fussent connues aux îles Françaises.

QUESTION DU PROCÈS.

Il a été observé ci-dessus qu'en these générales, la clause *en cas de guerre*, avoit été considérée comme ayant la même force que celle *en cas de guerre, hostilités ou représailles*.

Mais, dans l'espece présente, l'on a mis une grande différence entre ces deux clauses, attendu les circonstances du fait.

Lorsque sur la fin de Janvier 1756, le connoissement dont il s'agit, fut signé à St. Pierre de la Martinique, les pirateries des Anglois y étoient pleinement connues depuis trois mois.

D'où il suit que ces mêmes pirateries ne pouvoient point former l'objet d'une condition, vis-à-vis des parties qui en avoient connoissance.

1°. Il n'y a proprement de condition que celle qui regarde le temps à venir. *Tunc potestatem conditionis obtinet, cum in futurum confertur.* L. 39, ff. de rebus creditis, sur laquelle Godefroy dit : *Conditio proprie dicitur, quæ futurum tempus respicit.*

2°. Ainsi, la condition qui regarderoit le temps présent ou le temps passé, n'est pas une condition véritable & proprement dite : *Nulla est conditio quæ in præteritum confertur, vel quæ in præsens.* L. 10, §. 1, ff. de condit. institut.

3°. Si, dans certains cas, l'on appelle condition, celle qui regarde le passé ou le présent, ce n'est là qu'une condition impropre. *Illa quæ confertur in præsens, vel præteritum, dicitur quasi conditio, vel quasi conditionalis stipulatio.* Cujas, ad L. 39, ff. de reb. credit. Lib. 1. d. fin. Papin.

Comme cette espece de condition est contraire à la nature des choses, on ne l'admet à certains égards, que lorsque celui qui l'a stipulée ou qui l'a apposée, ignoreoit la réalité du fait qu'il a eu en vue ; ce défaut de connoissance opère alors le même effet que si la chose déjà arrivée, étoit encore future ; mais le fait dont on connoît l'existence & la réalité, ne peut

jamais former la matière d'aucune espece de condition.

Le Droit Romain nous en fournit quelques exemples.

Je lègue à Titia cent écus, lorsqu'elle se mariera : Si lors de mon testament elle étoit déjà mariée, & que j'en eusse connoissance, le legs ne seroit dû que lors d'un second mariage. *Si ita legatum esset, cum nupserit ; si nupta fuerit, & hoc Testator scisset, alterum matrimonium erit expectandum.* L. 68, ff. de condit. & demonstr.

Un pere qui se trouvoit dans le pays étranger, fit son testament, & légua à sa fille une certaine somme dans le cas qu'elle se marieroit, *ubi ea nubisset* ; lors de ce testament, cette fille étoit déjà mariée. Le Jurisconsulte répond : « Que si le pere ignoreoit ce mariage, le legs est définitivement dû à la Légataire » : *Si filia nupta sit, cum Testamentum fit, sed absente Patre & ignorante, nihilominus legatum debetur* ; mais si le pere avoit connoissance de ce mariage, il est censé avoir eu en vue le cas où sa fille passeroit à de secondes noces : *Si enim hoc Pater non ignorabat, videtur de aliis nuptiis sensisse.* L. 45, §. 2, ff. de Legat. 2.

Cujas, ad hanc Leg. trouve cette distinction fort belle : car, dit-il, si lors du testament le pere ne savoit pas que sa fille fût mariée, il est juste que le legs soit définitivement acquis à la Légataire, parce que le pere a regardé comme futur ce qui étoit déjà arrivé. *Quoniam præsentia quæ nesciebat esse Testator, videtur habuisse pro futuris.* C'étoit-là une quasi condition qui opère le même effet que l'accomplissement de la condition véritable. Mais si le pere, lors du testament, savoit que sa fille étoit mariée, le legs ne sera dû que dans le cas qu'elle se remarie ; parce que le pere n'est pas censé avoir parlé du mariage actuel qu'il n'ignoreoit point, mais bien d'un second mariage : *Quoniam non videtur sensisse de præsentibus nuptiis quas non ignorabat, sed de aliis in quarum casum filia legatur, id est, si iterum nupserit.*

Cette même distinction se retrouve dans les Loix 9, 10 & 11, ff. de condit. & demonstr.

Or, dans le temps que le connoissement dont il s'agit fut dressé & signé à Saint-Pierre de la Martinique, les Parties avoient une entière connoissance des hostilités des Anglois, qui avoient déjà fait diverses prises aux atterages des îles ; voilà pourquoi le Capitaine Antoine ne vouloit pas signer le connoissement dans le goût qu'on le lui présentait, & qu'il fallut une Ordonnance du Juge pour l'y contraindre.

Il est donc sensible que les chargeurs & le capitaine n'eurent pas en vue pareilles hostilités,

lorsqu'ils stipulèrent le double nolis *en cas que la guerre seroit déclarée*; mais leur intention fut d'apposer une condition qui dépendoit d'un événement futur & incertain, & qui; par conséquent, ne pouvoit point être purifiée par un fait déjà arrivé & déjà connu.

La clause, *en cas de guerre*, a été appliquée au cas des hostilités, lorsqu'elle avoit été stipulée avant l'époque des pirateries des Anglois: l'on s'est alors attaché à l'intention des Parties, plutôt qu'à l'écorce des paroles; mais ici la volonté des Parties & les paroles du contrat, ne peuvent se diviser sans qu'on fasse violence à l'un & à l'autre: car s'il est vrai que l'intention du Capitaine n'ait pas été de stipuler un double nolis dans le cas que les Anglois exerçeroient des hostilités qu'ils exerçoient déjà, & qu'il n'ignoroit point, il s'ensuit nécessairement que par ces mots, *en cas que la guerre soit déclarée*, il a entendu une guerre déclarée dans les formes. Si l'on eût eu d'autres idées, l'on auroit stipulé dès le principe le nolis à vingt-quatre deniers, sans avoir recours à un pacte conditionnel.

Une seconde preuve de ce que nous avançons ici, se tire de la Sentence rendue le 22 Janvier 1756, par l'Amirauté du Fort-Royal, qui condamne le capitaine à signer le connoissement *pour Marseille ou Bordeaux*. » Sauf, » (ajoute la Sentence) en cas de guerre & d'événement extraordinaire, à faire par le capitaine les choses requises. » L'on ne regardoit donc pas alors les hostilités des Anglois, comme aussi dangereuses qu'une guerre déclarée, & l'on distinguoit ces deux objets sur le fondement qu'on avoit à craindre que de la part des vaisseaux du Roi, au lieu que la guerre étant une fois déclarée, les corsaires qui sortiroient des Ports ennemis, multiplieroient les risques. En cet état, le Capitaine signe le connoissement en ces termes: » Je dis pour Marseille, Bordeaux, & *en cas de guerre*, conformément à » la Sentence rendue au Siege de l'Amirauté le » 22 de ce mois. » Il est donc sensible que le double nolis n'a été stipulé *qu'en cas de guerre* déclarée & proprement dite, & non pas au cas des hostilités qui, étant lors actuelles & connues, ne pouvoient former la matière d'aucune condition.

Une troisième preuve se tire de ce qui se passa à Cadix. Lorsqu'on demanda au Capitaine la consignation des marchandises dont il s'agit, il répondit qu'il se disposoit à faire voile pour Bordeaux, où il porteroit le sucre, à moins qu'on ne lui payât le nolis sur le pied de 24 deniers.

Son système du double nolis n'avoit donc

pour fondement qu'une prétendue *disposition à faire voile* pour Bordeaux, mais il n'eut pas la pensée de dire que le double nolis lui fût dû, à cause des simples hostilités avant la guerre déclarée. Il reconnoissoit qu'il falloit continuer le voyage depuis la déclaration de guerre, pour acquérir le double fret. Tel étoit le pacte de son connoissement, & tel étoit le plan de ses défenses pardevant le Consul de la Nation.

Il faut donc tenir pour certain, que dans l'espece particuliere, on n'a pas dû donner à la clause *en cas de guerre*, la même force qu'à celles qui parloient des *hostilités*; parce que l'intention des parties a été de distinguer ces deux objets, & que les contrats ne peuvent jamais s'étendre au-delà des bornes que les parties elles-mêmes ont voulu circonscrire.

OBJECTION. La guerre fut déclarée le 18 Mai 1756. Le capitaine se disposoit à faire voile pour Bordeaux. On a cependant voulu recevoir à Cadix les marchandises dont il s'agit: il est donc juste qu'on paye le nolis, stipulé *en cas de guerre*.

RÉPONSE. 1°. La véritable destination du capitaine étoit pour Marseille. La preuve de ce fait est consignée dans la Sentence du Consul de la nation, où l'on trouve ces paroles: » Nous » nous sommes fait représenter le Consulat du » capitaine, dans lequel il est fait mention des » motifs qui l'ont obligé de relâcher à Cadix; » entr'autres choses que le 9 du même mois » de Mai, étant sur le Cap Trafalgar, il fut » averti par les bâtimens Catalans, des risques » qu'il couroit d'être pris au passage du Détroit: » Preuve qu'il ne faisoit pas route pour Bordeaux, mais pour Marseille, pour où d'ailleurs » tout son chargement étoit destiné, n'ayant produit que le seul connoissement desdites cent » barriques, trois quarts sucre, qui faisoient mention de l'alternative des ports de Marseille ou » Bordeaux.

Il est donc incivil que le capitaine demande une réduplication de nolis, pour un voyage qu'il n'a ni fait, ni eu intention de faire.

2°. Changeons la thèse; si l'on eût voulu contraindre le capitaine de faire voile pour Bordeaux, l'auroit-il fait? auroit-il pu le faire?

Il ne l'auroit ni fait, ni pu le faire, puisque sa destination n'étoit pas pour Bordeaux, & que la guerre alors déclarée ne lui permettoit de mettre en risque le vaisseau sans un nouvel ordre des armateurs, qu'il n'avoit pas, & que la prudence n'étoit pas de lui donner. En effet, ce navire fut de nouveau armé à Cadix, & en partit sous pavillon Espagnol.

Il y a plus: la Sentence de l'Amirauté du

Fort-Royal, dont le capitaine étoit porteur, lui auroit fourni une exception victorieuse, qui l'eût dispensé d'aller à Bordeaux. Le cas de guerre déclarée, prévu par cette Sentence, étoit un événement d'extraordinaire qui l'autorisoit d'aborder, & de s'arrêter en Europe au premier port ami. Ainsi, le Capitaine se trouvant à Cadix en sûreté, auroit fait valoir ce Jugement pour ne point s'exposer à de nouveaux risques.

Or, la loi doit être égale : s'il est vrai qu'on ne pouvoit point obliger le Capitaine à faire voile pour Bordeaux, en lui offrant le double nolis, il s'ensuit qu'il ne peut prétendre ce double nolis sous prétexte d'une disposition imaginaire de faire voile pour Bordeaux, où il n'a jamais eu idée de se rendre; car les obligations contenues dans un connoissement, lient également les chargeurs & le capitaine, ainsi que nous l'apprennent le Consulat de la mer, chap. 83, 87 & 100, l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, titre 5, article 5. *Stypmannus*, p. 517. *Targa*, p. 104. *Cleirac*, p. 295, n. 11, qui établissent cette règle; que les chargeurs sont obligés envers le patron, de la même manière que celui-ci l'est envers eux.

3°. Le double nolis stipulé dans le connoissement, devoit être le prix des risques que le capitaine auroit eu à recourir depuis la guerre déclarée, & ce nolis étoit de toute autre nature que celui stipulé en cas qu'il n'y eût point eu de déclaration de guerre. De sorte que pour donner naissance au double fret, il falloit que les nouveaux risques qu'on avoit prévu eussent commencé; mais tant que le vaisseau étoit dans le port de Cadix, les nouveaux risques n'avoient

pas encore commencé, & les choses étoient à cet égard dans leur état primitif.

Avant que de poursuivre le raisonnement que nous faisons ici, & pour rendre nos idées plus sensibles, transportons-nous au Fort-Royal dans le temps que le vaisseau alloit mettre à la voile. Si alors les chargeurs eussent voulu retirer leurs marchandises déjà chargées, ils auroient pu les retirer en payant la moitié du fret, suivant l'art. 6, titre du fret ou nolis. Mais cette moitié du fret n'auroit été que de six deniers; & l'on n'auroit pas écouté le capitaine qui auroit prétendu la moitié du double fret, parce que ce double fret n'avoit pas encore pris naissance.

Or, les chargeurs au lieu de retirer leurs marchandises dans le lieu du chargement, les ont retirées, si l'on veut, pendant le voyage. Quelle étoit leur obligation? L'article 8 du même titre leur imposoit la nécessité de payer le fret entier. Mais ce fret entier étoit celui qui étoit alors actuel, & non celui qui n'avoit pas encore reçu l'être, & qui ne pouvoit le recevoir que dans le cas où le vaisseau le fût exposé aux nouveaux risques prévus par le connoissement.

Ainsi, quand même le capitaine Antoine auroit été dans une sincère disposition d'aller à Bordeaux, il n'auroit pas pu priver les chargeurs du droit que l'Ordonnance leur donnoit de retirer leurs marchandises, en payant le fret entier aux taux qui étoient alors courant vis-à-vis des parties.

Toutes ces considérations ont porté le Tribunal à débouter le capitaine de sa demande.

DÉLIBÉRÉ à Marseille le 19 Février 1759.

Signé, EMERIGON, Avocat.

La soumission des parties aux arbitres. Jamais on n'y manque dans les polices d'assurances, mais le Commentateur n'en a pas moins eu tort de conclure que sans cela la police seroit nulle : il n'a pas pris garde à l'article 70 ci-après, qui suppose nécessairement qu'une police peut être valable sans soumission à l'arbitrage.

Et généralement toutes les autres conditions, de manière qu'aucune des parties ne seroit pas recevable à soutenir qu'il auroit été fait d'autres conventions que celles portées par la police, & à demander à en faire preuve par témoins; & cela quand il s'agiroit d'une somme ou valeur moindre de 100 liv. à cause de la règle de droit. *Contra scriptum testimonium, testimonium non scriptum non fertur*, & de la disposition formelle de l'Ordonnance de 1667, titre 20, article 2.

Le contrat d'assurance est donc susceptible de toutes les clauses & conditions que l'on veut y inférer, pourvu toutefois qu'elles ne blessent point les bonnes mœurs, la nature & l'essence de ce contrat, ni le droit public irritant & prohibitif. Ainsi il est permis de déroger à notre Ordonnance, par rapport aux articles non négatifs; & c'est ce que prouvent plusieurs articles de ce

titre, entr'autres les 6, 18, 28, 33 & 64; ce qui étoit défendu néanmoins par l'article premier des assurances d'Amsterdam, dans Clcirac, pag. 363.

Au rang des clauses vicieuses & illicites, on peut mettre celle par laquelle il est stipulé quelquefois que les effets chargés en retour des isles, estimés suivant leur valeur aux isles, ne seront sujets à aucune réfraction ou déduction, sous prétexte qu'ils pourroient valoir moins en France. La raison est, qu'il est extrêmement rare, sur-tout en temps de paix, que les retours des isles ne perdent pas considérablement en France; & qu'en quelque-temps que ce soit, il est de notoriété que sur les especes d'or & d'argent, il y a un tiers de perte. En cette partie du moins la clause n'est donc pas supportable; & à l'égard des marchandises, la légitimité de la clause devoit dépendre des circonstances du commerce.

Au surplus, c'est sur les clauses & conditions de la police qu'il faut se régler, sans y rien ajouter, par extension d'un cas à un autre. *Verba assécurationis potissime sunt ponderanda.* Casa Regis, *passim*, *præcipuè*, *disc. 1, n. 1 & 107.* Stypmannus, *ad jus maritimum*, *part. 4, cap. 7, n. 420, fol. 464, decis. Rotæ Genu, decis. 102, n. 5, & decis. 129, n. 5.* Santerna, *Traçt. de asséc. part. 3, n. 38.*

Cependant comme c'est un contrat de bonne foi, il faut l'interpréter par l'Ordonnance, & l'usage reçu dans le commerce; la présomption étant dans le doute que les parties ont entendu s'y conformer, s'il n'y a été dérogé dans la Police. Casa Regis, *disc. 1, n. 2, & disc. 10, n. 104.* Santerna, *suprà, n. 1 & 55.* Rocus, *pag. 231.*

Quelques Auteurs prétendent que l'on peut revenir contre ce contrat pour cause de lésion, comme Santerna, *part. 5, n. 6.* Casa Regis & autres; mais l'opinion contraire, qui est celle de Stypmannus, *loc. suprà, cit. n. 716 & seq.* est la seule véritable, à cause de l'incertitude de l'événement, & que tout assureur est maître de n'assurer qu'au prix qu'il lui plaît de fixer, comme l'assuré de ne pas s'y soumettre. Voyez Stracha, de *asséc. in præmio*, *n. 48*, & le passage où il renvoie.

Conformément à ce principe, jugé au Parlement de Bordeaux le 2 Septembre 1757, qu'un assuré qui avoit été condamné par Sentence de payer aux assureurs l'augmentation de prime stipulée, en cas de guerre, hostilités ou représailles, & qui avoit acquiescé à la Sentence, n'étoit pas recevable à en interjetter appel dans la suite, & à prendre des lettres de rescision contre les actes qu'il avoit passés, approbatifs de ladite Sentence.

Une observation importante à faire, est que si celui qui signe le premier la police d'assurance, y met quelque modification ou dérogation à certaines clauses de la police, imprimée ou écrite à la main; tous ceux qui signent ensuite sont censés ne l'avoir fait que relativement à la même modification. Casa Regis, *disc. 1, n. 157.* Stracha, de *asséc. gloss. 40, n. 2, fol. 80.*

Au reste, une police d'assurance est un papier négociable comme un billet à ordre; elle peut même être négociée comme un billet payable au porteur. Sentence de Marseille du 26 Janvier 1752. Ainsi cette négociation ne peut être regardée comme un simple transport, qui, pour saisir, a besoin d'être signifié, d'où il s'ensuit qu'elle transfère de plein droit l'assurance à celui en faveur duquel l'ordre est passé, ou qui s'en trouve nanti, l'ordre étant au profit du

porteur; & cela au préjudice de tous les créanciers du cédant, & des faïsses qu'ils pourroient avoir faites sur lui: c'est ce qui a été jugé par la même Sentence.

Il en faut dire autant d'un connoissement de marchandises étant au voyage, & d'une facture aussi de marchandises en mer, ou vendues aux colonies, ou autrement éloignées, de manière que la tradition réelle ne puisse s'en faire aussi-tôt l'endossement. Dans tous ces cas, la remise de la piece endossée vaut tradition, sans signification. Voyez *suprà* l'art. 3, tit. des navires.

ARTICLE IV.

Pourront toutefois les chargemens qui seront faits pour l'Europe, *aux Echelles du Levant, aux côtes d'Afrique, & aux autres parties du monde*, être assurés sur quelque navire qu'ils puissent être, sans désignation du maître ni du vaisseau, *pourvu que celui à qui ils devront être consignés, soit dénommé dans la Police.*

Cet article qui restreint l'obligation prescrite par l'article précédent, de désigner dans la police d'assurance le nom du maître & du vaisseau, pré-suppose le cas où celui qui veut se faire assurer ignore absolument sur quel navire ses effets pourront être chargés, & par conséquent le nom du maître; ce qui ne pouvant convenir à un chargement fait en Europe où la correspondance est réglée, prompte & facile, n'est applicable qu'à celui qui sera fait *aux Echelles du Levant, aux côtes d'Afrique, ou aux autres parties du monde*, de marchandises destinées pour l'Europe.

On conçoit aisément, en effet, qu'une personne qui a des marchandises dans des pays aussi éloignés, & qui en attend le retour, peut ignorer parfaitement sur quel navire elles lui seront envoyées; & voilà pourquoi cet article dispense alors de l'obligation de désigner le navire & le maître, afin de faciliter l'assurance qui, dans ce cas, peut être faite valablement, sur quelque navire que les effets se trouvent avoir été chargés.

Il est vrai que l'article ajoute, *pourvu que celui à qui ils devront être consignés soit dénommé dans la police*; ce qui est conforme à l'art. 2, chap. 12 du Guidon de la mer: mais comme il se peut encore que celui qui veut faire assurer les effets qu'il a dans ces pays éloignés, ignore tout de même à qui ils seront adressés ou consignés, aussi-bien que le port pour lequel le navire est destiné, l'usage a permis de déroger à cette dernière condition de notre article dans la police. De sorte que l'assurance sera valable s'il se trouve que des effets aient été réellement chargés pour le compte de l'assuré, jusqu'à concurrence de la somme assurée, en quelque navire que le chargement ait été fait, & quelque soit le port d'Europe pour lequel il aura été destiné. Cela a été trouvé juste pour donner un libre cours aux assurances si nécessaires pour le soutien du commerce maritime.

Il est entendu néanmoins, pour prévenir les fraudes ou les surprises, que la police doit exprimer précisément la partie du monde où les marchandises

doivent être chargées : par exemple, les Echelles du Levant, si c'est-là qu'elles doivent être chargées ; ainsi du reste, si ce doit être aux îles de l'Amérique, au Mississipi ou en Canada, &c.

ARTICLE V.

SI la Police ne règle point le temps des risques, ils commenceront & finiront dans le temps réglé pour les contrats à la grosse par l'article 13 du titre précédent.

IL n'y a point d'observations particulières à faire sur cet article, puisqu'il se réfère absolument à l'art. 13 du tit. précédent. V. l'art. 5, chap. 15 du Guidon.

Le temps où commencent & finissent les risques, est le même à Amsterdam, suivant le modèle des polices d'assurances inséré dans Loccenius, *de jure maritimo*, l. 2, ch. 5, n. 6, fol. 171 & seq. *idem*. L'Ordonnance de Rotterdam, art. 11. On la trouve à la suite du Traité des Avaries de Quintin Weytsen.

ARTICLE VI.

LA prime, ou coût de l'assurance, sera payée en son entier lors de la signature de la Police ; mais si l'assurance est faite sur marchandises pour l'aller & le retour, & que le vaisseau étant parvenu au lieu de sa destination, il ne se fasse point de retour, l'assureur sera tenu de rendre le tiers de la prime, s'il n'y a stipulation contraire.

DE droit & par le sens naturel du terme, la prime, qui est le coût de l'assurance, devoit se payer comptant à l'assureur, & en entier lors de la signature de la police. Cela se pratique, en effet, de la sorte dans les pays étrangers & en quelques endroits du Royaume, comme il a été observé sur l'art. premier. Mais ici & en beaucoup d'autres places, la prime ne se paye qu'après la cessation des risques ; c'est-à-dire, qu'après qu'elle est acquise sans retour ; & cela est tellement d'usage, qu'il n'est pas nécessaire de l'exprimer dans la police.

A Marseille, sans stipulation contraire, la prime est exigible aussi tôt après la signature : Sentence du 23 Mars 1749.

Pour l'aller & le retour. Anciennement la plupart des assurances se faisoient à temps & par mois ; sur quoi on peut voir le Guidon de la mer, chap. 1, art. 1 & suiv. aux notes. La prime des mois assurés se payoit toujours d'avance ; & si le vaisseau n'étoit pas de retour dans le temps fixé par l'assurance, l'assureur n'étoit plus tenu à rien, & conservoit sa prime, sauf la preuve de la perte du navire dans le temps des risques. Mais le plus souvent par une nouvelle convention entre lui & l'assuré, l'assurance étoit prolongée pour un autre temps, moyennant une nouvelle prime aussi payable d'avance.

D'abord cela parut assez avantageux aux commerçans navigateurs, parce qu'ils ne se faisoient gueres assurer que pour les mois critiques où la navigation est la plus périlleuse ; mais les Juifs, usuriers par état, qui avoient inventé la méthode de l'assurance, furent tellement se dédommager, en exigeant des primes exorbitantes, que l'usage de l'assurance à temps, devenue onéreuse aux assurés, & avec cela sujette à de grandes discussions, s'affoiblit peu à peu ; jusqu'à cesser entièrement. Et c'est pour cela que cet usage ne subsistant plus, long-temps même avant la présente Ordonnance, elle n'a parlé en général de l'assurance, que sur le pied qu'on avoit dès-lors coutume de la pratiquer ; c'est-à-dire, qu'en présupposant qu'elle ne se faisoit régulièrement que pour un voyage entier & déterminé, soit pour l'aller & le retour ensemble, soit pour l'un ou l'autre séparément, sans fixation de temps.

Elle n'a pas néanmoins entendu défendre l'assurance à temps, & la preuve en résulte de l'article suivant ; mais malgré cela on ne voit plus d'assurance de cette espece, excepté le cas de la pêche ou d'un armement uniquement destiné pour courir sur les vaisseaux ennemis de l'Etat. On a soin de fixer alors le temps pour lequel l'assureur prend sur lui les risques de la pêche ou de la course ; de maniere qu'après le terme expiré, les risques postérieurs ne le regardent plus. Et parce qu'il n'y a rien là que de juste ou de licite dans cette sorte d'assurance, c'est la raison pour laquelle on l'a perpétuellement autorisée.

Mais dans les armemens en guerre & marchandises tout à la fois, l'assurance est à l'ordinaire pour tout le voyage, comme en temps de paix, ou simplement pour l'aller ou pour le retour.

Lorsque l'assurance n'est que pour l'aller, & que le navire est arrivé à bon port au lieu de sa destination, l'assurance est finie, & l'assureur a gagné la prime convenue. Mais si elle est faite pour l'aller & le retour conjointement, la prime n'est acquise en entier à l'assureur, qu'autant qu'il y aura retour du navire ; & si le navire étant arrivé à sa destination pour l'aller, il ne se fait pas de retour, la prime n'est gagnée qu'en partie aux termes de notre article ; & cela est très-juste, l'assureur n'ayant couru qu'une partie des risques.

Il sembleroit que les risques du retour étant les mêmes que ceux de l'aller, l'assureur ne devroit en ce cas gagner que la moitié de la prime, avec le demi pour cent pour sa signature, à l'égard de l'autre moitié ; cependant notre article lui attribue les deux tiers de la prime, en ne l'obligeant d'en rendre que le tiers, s'il l'a perçue d'avance. Mais aussi dans ce cas, il n'est plus question du demi pour cent, dont l'assureur se trouve plus que dédommagé en gagnant les deux tiers de la prime au lieu de la moitié, de laquelle il devroit naturellement se contenter, avec le demi pour cent pour l'autre moitié.

Le retour dont il est parlé dans cet article, où il n'est question que d'une assurance sur marchandises, ne s'entend donc pas du retour du navire simplement, mais du retour du navire avec un chargement qui représente ou remplace les marchandises assurées pour l'aller. Et cela est si vrai, que si les marchandises en retour ne répondent pas à la valeur de la somme assurée, l'assurance sera caduque & frustratoire, jusqu'à concurrence de ce qui manquera au chargement ; de maniere que la prime ne sera gagnée qu'à proportion du chargement ; & de même réciproquement, en cas de perte du chargement, l'assureur n'en payera que la valeur, & non la somme
entiere

entière assurée ; parce que par la nature de ce contrat , aussi-bien que par celle du prêt à la grosse , tout dépend des risques *actif* & *passif* , & que l'on ne peut gagner ou perdre qu'à raison des risques & jusqu'à concurrence , art. 22 des assurances d'Amsterdam : c'est un principe qu'il ne faut jamais perdre de vue.

L'Ordonnance n'a point prévu le cas d'un prêt à la grosse sur marchandises pour l'aller & le retour , dont le retour ne se fait point : faudra-t-il régler sur cet article la portion du profit maritime qui sera acquise au prêteur ; c'est-à-dire , lui en attribuer les deux tiers comme à l'assureur ? Cela paroît tout naturel , les deux contrats ayant beaucoup d'analogie entr'eux , & dépendans pour leurs effets des mêmes principes.

Cependant , par argument de l'article 15 du titre précédent , je croirois qu'il doit être libre au prêteur de prendre les deux tiers du profit maritime , en renonçant au change pour le reste , ou de se contenter alors de la moitié du profit maritime , en demandant l'intérêt de l'autre moitié de la somme principale au cours de la place , suivant que l'un ou l'autre parti lui paroîtra le plus avantageux. Voyez l'art. 15 du titre précédent , où l'on a réfuté l'opinion qui va à faire gagner au prêteur la totalité du profit maritime.

S'il n'y a stipulation contraire. Le Commentateur ne s'est pas entendu à coup sûr dans ses dernières observations sur cet article , il y suppose le navire perdu ou pris en allant , tandis que l'article ne parle que du cas où le navire est heureusement arrivé au lieu de sa destination pour l'aller , & qu'il ne se fasse point de retour.

Quoiqu'il en soit , s'ensuit-il de la fin de notre article , que l'assureur , dans le cas supposé , puisse stipuler valablement que la prime lui sera acquise en entier , ou seulement qu'il peut être réglé qu'il en gagnera moins des deux tiers ? Par exemple , qu'il n'en aura qu'une moitié , comme n'ayant couru les risques que pour moitié.

Cette dernière interprétation peut d'autant moins souffrir de difficulté , qu'une pareille stipulation a les principes du droit & de l'équité naturelle pour base. Il ne paroît pas qu'il en soit de même de l'autre , parce qu'elle est opposée au principe vrai que j'ai établi en plusieurs endroits ; savoir , que la prime ne peut être acquise que jusqu'à concurrence des risques que l'assureur a courus. Cependant il est des personnes qui pensent que cette restriction , *s'il n'y a stipulation contraire* , doit opérer en faveur de l'assureur comme de l'assuré , & en conséquence que l'on peut stipuler valablement dans une police d'assurance pour l'aller & le retour , une prime liée , avec clause qu'elle demeurera pleinement acquise à l'assureur , que le navire fasse des retours où non ; d'où l'on infère encore que la prime ne sera pas moins sujette à déduction pour le tout , si les effets assurés périssent ou sont pris en allant : ce que je crois véritablement sans difficulté pour ce dernier cas.

Mais , à cela près , je ne puis m'empêcher de dire qu'une pareille convention est injuste au fonds , comme étant contraire à la nature du contrat d'assurance , & qu'elle ne pourroit être légitime en tout cas , qu'autant que dans la réalité la prime liée seroit fixée à un moindre taux que celui qui seroit stipulé naturellement pour l'aller & le retour , si l'assurance étoit faite séparément pour l'un & pour l'autre.

C'est-à-dire, que pour autoriser une pareille clause, il faudroit, par exemple, que la prime liée ne fût que de sept à huit pour cent, tandis que suivant le cours ordinaire elle auroit été de cinq à six pour cent pour l'aller, & d'autant pour le retour, ainsi du reste à proportion.

Après tout, ceux qui font le commerce uniement, ne s'avisent point de ces petites subtilités, qui décèlent autant un esprit de cupidité que de tracasserie : ils s'en tiennent bonnement à la disposition de notre Ordonnance, & à l'usage commun, ne croyant pas que la prime liée puisse leur être acquise en plein, lorsqu'il n'y a pas eu de retour, ou que les retours n'ont pas rempli le montant de l'assurance.

S'il s'agit d'une assurance à prime liée, sur la cargaison d'un navire, allant d'abord en Guinée, & delà à Saint-Domingue, pour retourner ensuite en France, jusqu'à quelle concurrence la prime sera-t-elle gagnée, si le navire revient de Saint-Domingue sans chargement en retour ? Il paroît tout naturel que le gain de la prime excède les deux tiers que donne cet article dans le cas simple de l'aller dans un seul endroit, & du retour sans chargement. Mais jusqu'à quelle quotité la prime sera-t-elle gagnée alors ? C'est-là où est l'embarras.

ARTICLE VII.

Les assurances pourront être faites sur le corps & quille du vaisseau, vuide ou chargé, avant ou pendant le voyage, sur les vituailles & sur les marchandises, conjointement ou séparément, chargée en vaisseau armé ou non armé, seul ou accompagné, pour l'envoi ou pour le retour, *pour un voyage entier ou pour un temps limité.*

Toutes ces manieres d'assurer sont licites & d'usage, il ne s'agit seulement que de bien faire attention aux termes de la police d'assurance : car autre chose est d'assurer le corps & quille du navire, ses agrès, apparaux & vituailles, & autre chose est d'assurer les marchandises qui y sont chargées, puisque l'assurance du vaisseau n'influe nullement sur les marchandises & *vicissim.*

Si l'assurance étoit faite sur le navire & son chargement, sans distinction, elle porteroit moitié sur le navire, & moitié sur le chargement ; mais cela n'arrive point. On a coutume, en cas d'assurance sur le tout, de spécifier une somme sur le navire, & une autre sur le chargement.

L'assurance n'étant que sur le navire, il importe peu qu'il soit chargé ou vuide, puisque l'assureur & l'assuré n'ont que le navire pour objet. Il importe au contraire à l'assureur de savoir si le vaisseau est armé ou non, & s'il doit faire le voyage seul ou accompagné ; parce qu'en temps de guerre la prime est toute autrement considérable, lorsque le navire part seul, que lorsqu'il est sous convoi & escorte : il y a aussi une différence lorsqu'il est bien armé. Ainsi tout cela doit être déclaré par l'assuré dans la police, & sa déclaration doit être conforme à la vérité, sur peine de nullité de l'assurance, suivant les

circonstances. Le moins qui en arriveroit, s'il n'y avoit pas lieu à faire déclarer l'assurance nulle absolument, à raison de la surprise faite à l'assureur, ce seroit d'assujettir l'assuré à une augmentation de prime proportionnée aux risques qu'il auroit fait courir de plus à l'assureur, en lui diminuant l'objet par sa fausse déclaration.

Il est assez ordinaire, lorsque l'on craint une déclaration de guerre, de stipuler que la prime augmentera d'une telle somme, si la guerre survient à temps pour que le navire puisse être de bonne prise. D'autres assureurs vont même plus loin, & stipulent l'augmentation de la prime, même pour le cas de repréfailles ou de simples hostilités. Voyez *suprà*, art. 2. Lorsqu'on est en guerre, au contraire, & que l'on prévoit le retour de la paix, on peut stipuler tout de même une prime différente. Mais si l'on y manque, la prime telle qu'elle a été stipulée, s'exécute sans augmentation, si elle est faite en temps de paix, quoique la guerre survienne (c'est un point de Jurisprudence dont personne ne doute) & de même sans diminution nonobstant le retour de la paix, ayant été stipulée en temps de guerre.

Telle est la règle des corrélatifs; cependant comme la paix, qui termina la précédente guerre, fut si subite, qu'il n'étoit pas naturel de la prévoir, le Roi, par Arrêt de son Conseil des 16 Juillet 1748 & 18 Janvier 1749, jugea qu'il étoit de l'équité de modérer les primes d'assurances qui avoient été stipulées immédiatement avant la paix; & cela, sans avoir égard aux représentations faites par les assureurs, que pour les assurances qu'ils avoient faites immédiatement avant la guerre, il ne leur avoit point été payé d'augmentation de prime en proportion, à l'occasion de la guerre survenue.

Ils n'étoient pas en effet dans le cas de parité : 1^o. Parce que la guerre est incomparablement plus aisée à prévoir que la paix. Bien des circonstances assurent pour l'ordinaire une guerre prochaine, & rien n'annonce le retour subit de la paix. Aussi long-temps avant la déclaration de la dernière guerre, avoit-on prévu ce fâcheux événement, tant dans les contrats d'affrètement & de prêt à la grosse, que dans les polices d'assurances; au moyen de quoi les assureurs ne pouvoient pas dire qu'ils avoient été surpris.

2^o. Quoique la guerre survienne, les navires, qui partent peu de temps après, courent naturellement peu de risques, à l'occasion de la déclaration de guerre, attendu que les ennemis n'ont encore pas eu le loisir d'équiper des navires en course, ou d'établir des vaisseaux en croisière. Au lieu qu'en pleine guerre, les risques étant imminens de tous côtés, la prime augmente avec eux; au moyen de quoi il est naturel que, venant à cesser par le retour d'une paix imprévue, la prime souffre une réduction proportionnée.

Du même principe d'équité, devoit s'ensuivre la diminution du prix du fret stipulé dans nos colonies, pour le retour de nos marchandises; mais les chargeurs négligèrent de se pourvoir, & ils s'en sont bien mal trouvés, la plupart d'entr'eux ayant été obligés de payer un fret qui excédoit quelquefois la valeur des effets dont la paix avoit fait tomber subitement le prix de près de moitié.

Pour un voyage entier ou pour un temps limité. L'Ordonnance n'a donc pas pros crit les assurances à temps précisément. Dans l'usage néanmoins, excepté, comme il a été dit, le cas de la pêche & les armemens pour la course, on ne

voit point de ces assurances à temps ; mais seulement pour un voyage complet, soit de l'aller & du retour ensemble, soit de l'un ou de l'autre séparément.

De droit, l'assurance étant simple, elle n'a lieu que pour un seul voyage, ou pour l'aller seulement, s'il n'est pas parlé du retour. Loccenius, *de jure marit. lib. 2, cap. 5, n. 6, fol. 170*. Rote de Gênes, *decif. 63, n. 4*. Stracha, *de affec. gloss. 12, num. 3*. Santerna, aussi *de affec. part. 3, num. 30*, & tous les autres Auteurs qui ont écrit sur la Jurisprudence maritime.

ARTICLE VIII.

SI l'assurance est faite sur le corps & quille du vaisseau, ses agrêts, apparaux, armement & vituailles, ou sur une portion, l'estimation en sera faite par la police ; sauf à l'assureur, en cas de fraude, de faire procéder à nouvelle estimation.

IL n'est point absolument nécessaire de faire l'estimation du navire par la police, non plus que des marchandises, *infra*, art. 64 ; & sans cela l'assurance ne seroit pas moins valable, pourvu qu'au fonds le navire ne fût pas assuré au-delà de sa valeur. Mais la précaution de l'estimation est bonne & salutaire, pour lever l'incertitude qui resteroit sans cela sur la valeur du navire, pour en faire la comparaison avec les sommes assurées.

Cette estimation, après tout, ne fait pas loi contre l'assureur, qui, en cas de fraude, est fondé, par cet article, à faire procéder à une nouvelle estimation. *Leg. si quis aliam, 46, §. 2, ff. de solutionibus, nam estimatio domini non facit verum pretium. Leg. si fundum 81, §. 4, ff. de legatis, 1^o. art. 10, des assurances d'Anvers. Stracha, de affec. gloss. 6, n. 5.*

Mais il faut qu'il y ait fraude évidente pour que l'assureur soit reçu à se plaindre de l'estimation ; & la fraude sera manifeste si l'estimation excède du quart, du tiers, & à plus forte raison de la moitié, la véritable valeur de la chose, art. 13, chap. 2 du Guidon de la mer.

Pour éviter tout inconvénient & toute surprise à cet égard, l'assuré, en donnant l'estimation de son navire, invite les assureurs à le faire visiter, pour juger si l'estimation est juste ou non, & l'on a coutume d'insérer dans la police que les assureurs s'en tiennent à l'estimation, & la reconnoissent sincère ; au moyen de quoi, suivant Stracha, *ibid.* ils renoncent à la faculté de requérir une autre estimation, & se rendent non-recevables à la demander dans la suite : Arrêt du 26 Mars 1672, au Journal des Audiences, tom. 3, liv. 6, chap. 21. Du moins, est-il vrai, que c'est à eux à prouver qu'il y a eu fraude dans l'estimation ; & sur ce principe, qui est incontestable, on ne peut qu'être étonné de ce que le contraire a été jugé à l'Amirauté de la Table de Marbre de Paris, par Sentence du 29 Décembre 1758, au profit du sieur Jacques Vermonet, assureur, contre le sieur Joseph le Boeuf & Compagnie, Négocians de cette Ville.

En Angleterre, l'assureur n'est jamais recevable à contester la valeur donnée au navire ; de même en Portugal, suivant Pereira de Castro, *decif. 56, n. 10*. L'assurance y vaut, quoiqu'excédante la valeur du navire & de tout ce qui

a été chargé ou promis d'y charger; c'est-à-dire, que ni l'assuré ne peut se défendre du paiement de la prime entière, ni l'assureur de payer la somme entière assurée, *infra*, art. 23.

Mais, ce qui doit être observé par-tout, c'est que l'assuré n'est jamais recevable à dire que la chose assurée valoit plus que l'estimation qu'il en a faite par la police, à l'effet de garantir de nullité les assurances qu'il a fait faire au-delà de la valeur par lui fixée : Sentence de Marseille du 5 Août 1751. Il n'y auroit d'exception à cela, qu'autant que, depuis la première police, l'assuré auroit fait reconnoître à tous les assureurs que son vaisseau valoit plus, & qu'il y avoit eu erreur dans l'évaluation.

La surprise ou la fraude n'est pas également à craindre dans l'estimation des marchandises, parce que la valeur en doit être prouvée par des factures; lesquelles, avec le connoissement, doivent être conformes à la qualité & à la valeur des effets énoncés dans la police, art. 8 & 9, ch. 2 du Guidon, sans compter que le grand usage du commerce met chaque assureur bien plus en état de juger du prix de chaque sorte de marchandises, que de la valeur du navire.

L'estimation se trouvant fautive, l'assurance n'est pas nulle pour cela; elle est seulement réductible à la véritable valeur de la chose, sauf la fraude, *infra*, article 22.

Une observation importante à faire, est, que dans les polices d'assurance, il est assez d'usage de stipuler que l'estimation donnée au navire tiendra & subsistera durant tout le voyage; mais alors l'assuré étant dans le cas de l'abandon de son navire, ne doit-il pas abandonner le fret en même-temps? Voyez *infra*, art. 15.

ARTICLE IX.

Tous navigateurs, passagers & autres, pourront faire assurer la liberté de leurs personnes; & en ce cas les polices contiendront le nom, le pays, la demeure, l'âge & la qualité de celui qui se fait assurer, le nom du navire, du havre d'où il doit partir, & celui de son dernier *reste*, la somme qui sera payée, en cas de prise, tant pour la rançon, que pour les frais du retour, à qui les deniers en seront fournis, & sous quelle peine.

Cet article, qui ne peut être guere d'usage que pour la navigation dans la Méditerranée, est tiré entièrement du Guidon de la mer, chap. 16, art. 3 & 4; à cela près que le Guidon; au lieu de dire qu'il sera stipulé une peine dans la police, veut que l'assureur paye le prix convenu pour la rançon, quinze jours après la preuve rapportée de la captivité, sans attendre le temps fixé après l'abandon & délaissement dans les assurances ordinaires.

Cela est juste, & paroît devoir être suppléé de plein droit.

S'il y a une peine stipulée dans la police, faute de paiement de la rançon dans le terme fixé, elle servira de règle; mais s'il n'y a point de stipulation à

ce sujet, l'assureur sera tenu des dommages & intérêts résultans de la détention du captif, lesquels dommages & intérêts seront réglés par des experts, eu égard à la qualité & condition de la personne.

Le Commentateur observe judicieusement, que c'est la faveur de la religion chrétienne qui a fait introduire & permettre cette sorte d'assurance, dans la vue de procurer une prompte délivrance aux chrétiens pris & réduits en esclavage par les infidèles.

Cela n'empêche pas néanmoins que cette sorte d'assurance ne puisse être pratiquée en temps de guerre; c'est-à-dire, que quelqu'un ne puisse valablement faire assurer sa liberté, à l'effet de se procurer une prompte délivrance, au cas qu'il soit pris par les ennemis; & alors tout sera réglé conformément à la disposition du présent article, & suivant ce qui vient d'être observé.

Ce mot *reste*, emprunté tout de même du Guidon, signifie la fin & le terme du voyage.

ARTICLE X.

DÉFENDONS de faire aucune assurance sur la vie des personnes.

CETTE défense, conforme à l'article 24 des assurances d'Amsterdam, à l'article 10 de l'Ordonnance de Rotterdam, & à l'article 2 de celle de Middelbourg, de faire assurer la vie des personnes, n'est pas une loi nouvelle pour nous, puisque le même Guidon, article 5 dudit chapitre 16, pag. 327 & 328, en observant que cette sorte d'assurance étoit pratiquée chez d'autres nations, déclare qu'elle est prohibée parmi nous, comme contraire aux bonnes mœurs, & capable de donner lieu à une *infinité d'abus & tromperies*; à raison de quoi, ajoute-t-il, ces autres nations ont même été contraintes d'en abolir & défendre l'usage: ce qui n'étoit pourtant pas encore arrivé au temps de l'Ordonnance de Wisbuy, comme il résulte de l'art. 66 *in fine*, non plus qu'actuellement en Angleterre.

Comme la défense portée par cet article, fondée sur ce que *nulla est estimatio hominis liberi*, (Stypmannus, *ad jus marit. part. 4, cap. 7, n. 277, fol. 455*) regarde l'assureur aussi-bien que l'assuré, & que tous deux doivent savoir que le contrat n'est pas licite, il s'ensuit qu'une pareille assurance étant nulle de droit & par sa nature, ce n'est pas le cas du demi pour cent en faveur de l'assureur pour sa signature. *Quod nullum est nullum producit effectum.*



ARTICLE XI.

POURRONT, néanmoins, ceux qui racheteront les captifs, faire assurer sur les personnes qu'ils tireront d'esclavage, le prix du rachat, que les assureurs seront tenus de payer, si le racheté faisant son retour est repris, tué, noyé, ou s'il périt par autre voie que par la mort naturelle.

IL faut reconnoître que cet article contient une exception qui déroge formellement, pour le cas prévu, aux défenses portées par l'article précédent, sans s'amuser à chercher des raisons de différence pour les concilier; car, enfin, assurer le prix du rachat du captif, si, faisant son retour, il est tué ou noyé, c'est au fonds assurer sa vie.

Tenons-nous-en donc à dire que cela a paru juste au Législateur, & que cela suffit.

Le Commentateur a raison de soutenir que l'assurance, permise par cet article, peut être stipulée par quiconque a payé la rançon d'un captif, sans exiger que ce soit par quelques religieux de l'un des deux ordres dont l'institut est de racheter les chrétiens esclaves, puisque notre article ne distingue point.

Mais il excepte la mort naturelle, afin que l'assureur ne court les risques que de la mort violente; & rien n'est plus juste, la garantie de la mort naturelle ne pouvant pas raisonnablement faire le sujet d'une police d'assurance.

En conséquence, & par application de la disposition de cet article à un cas semblable, l'usage s'est introduit par rapport aux voyages de Guinée, de faire assurer les noirs captifs, traités à la côte de Guinée, embarqués sur le vaisseau qui a fait la traite, pour être conduits à nos colonies.

Dans ces occasions, la police d'assurance s'étend sur tous les captifs embarqués sur le navire, appartenans à l'armateur assuré, & le plus souvent contient leur évaluation, par tête de negres, negresses, negrillons & negrites.

Il est rare, par rapport à l'armateur, que la police énonce le nombre des captifs, parce qu'il est trop difficile qu'il en soit instruit à temps, & qu'ainsi il ne pourroit faire cette énonciation que par estime. Les seuls officiers du navire, à qui il est permis de traiter un certain nombre de noirs, seroient en état de la faire au juste; mais ils savent se passer de la précaution de faire assurer, par une manœuvre qu'il n'est pas nécessaire de démasquer ici. Quoiqu'il en soit, que le nombre des captifs soit déclaré ou non dans la police, l'assureur prend également sur lui les risques de leur perte, par mort, prise, ou autre accident maritime. Mais le cas de la mort naturelle est toujours excepté, conformément à notre article. Au reste, on entend par mort naturelle, non seulement celle qui arrive par maladie, mais encore celle que le captif se procure lui-même par désespoir, comme il arrive assez souvent. C'est autre chose néanmoins si les captifs sont tués ou jetés à la mer dans une révolte de leur part, alors l'assureur en répond.

ARTICLE XII.

LEs femmes pourront valablement s'obliger & aliéner leurs biens dotaux, pour tirer leur mari d'esclavage.

ICi concourent, tout-à-la fois, la faveur de la religion, celle de la liberté & la tendresse conjugal, qui doit naturellement & si justement porter une femme à tirer son mari d'esclavage. C'est par tous ces motifs, que, quoiqu'en pays de droit écrit, les dots des femmes soient inaliénables, & qu'en pays coutumier elles ne puissent s'obliger en général sans autorisation : cet article permet à la femme mariée, tant en pays de droit écrit, qu'en pays coutumier, d'obliger ses biens & de les vendre, pour payer la rançon de son mari ; & en cela, au reste, il ne fait que confirmer la disposition du droit à cet égard, le sentiment des Auteurs, & la Jurisprudence des Arrêts.

On est même allé plus loin, & l'on a permis tout de même à la femme mariée de s'obliger pour tirer son mari de prison, quoique la rigueur de la prison n'ait rien de comparable à l'esclavage ; & dans l'un & l'autre cas, il n'importe que la femme soit mineure ou majeure. Les autorités à ce sujet sont rapportées sur l'art. 23 de la coutume de la Rochelle, n. 9.

ARTICLE XIII.

CELUI qui, au refus de la femme, & par autorité de Justice, aura prêté deniers pour le rachat de l'esclavage, sera préféré à la femme sur les biens du mari, sauf pour la répétition de la dot.

QUELQUE pressant que soit le devoir qui engage une femme à sacrifier ses biens pour acquitter la rançon de son mari, la loi n'a pourtant pas voulu lui en faire un commandement rigoureux & indispensable. Elle peut donc refuser de faire ce sacrifice, aux risques de se couvrir de honte & d'opprobre, si elle est en état de dégager son mari, sans se mettre trop à l'étroit.

En ce cas, sur son refus, qui doit être constaté par un acte signé d'elle, ou en jugement sur une assignation qui lui sera donnée à cette fin, par quelqu'un qui s'intéressera au rachat de l'esclavage, ce quelqu'un pourra se faire autoriser par justice à prêter des deniers pour la rançon, ou à la payer lui-même ; & pour prix de sa générosité, cet article, par une disposition souverainement juste & équitable, le préfère pour son remboursement à la femme sur les biens du mari, à l'exception toutefois de la dot de la femme ; c'est-à-dire, qu'à la dot près, dont la répétition est regardée comme plus privilégiée, la femme n'aura rien à prétendre sur les biens de son mari, pour son augment de dot & ses autres avantages nuptiaux, qu'après le remboursement du prix de la rançon.

D'abord, il paroît surprenant qu'en pareil cas la femme conserve le privilege

lege de sa dot, au préjudice de celui qui a payé la rançon, & du privilege attaché à la faveur d'un acte aussi généreux, & qui fait tant d'honneur à l'humanité, sur-tout Mornac sur l'authentique *si captivi*, au Code de *Episcop. & Cleric.* ayant dit, *redemptor captivi præfertur omnibus creditoribus etiam viduæ. quamvis illa sit prior tempore* : mais cela étoit une suite naturelle de la liberté laissée à la femme de refuser de s'obliger pour payer la rançon de son mari, puisque cette liberté lui auroit été indirectement ôtée ou rendue inutile, si un tiers prêtant à sa place avoit été préféré à la dot pour son remboursement.

Au reste, comme la dot n'est pas moins favorable en pays coutumier qu'en pays de droit écrit, à cela près que l'aliénation n'en est pas interdite en pays coutumier ; il faut dire qu'en pays coutumier, la femme, pour ses droits dotaux, reprises de rigueur & remplois, fera également préférable au créancier de la rançon, & que ce ne sera que pour ses autres conventions matrimoniales, dons & avantages, qu'elle passera après ce créancier.

Encore faudra-t-il, aux termes de cet article, que le créancier ait été autorisé par justice à payer la rançon ; autrement, & s'il l'eût fait sans cette précaution, quoique naturellement sa créance seroit toujours privilégiée, il ne pourroit exercer son privilege que contre les autres créanciers, & nullement au préjudice de la femme, tant qu'il lui seroit dû quelque chose pour achever de la remplir de ses conventions matrimoniales, dons & avantages. Cela paroît rigoureux, à la vérité ; mais en pareil cas, le créancier de la rançon doit s'imputer de ne s'être pas conformé exactement à la disposition de cet article.

A R T I C L E X I V.

POURRONT aussi les mineurs, par avis de leurs parens, contracter semblables obligations, pour tirer leur pere d'esclavage, sans qu'ils puissent être restitués.

LA cause d'une telle obligation est trop naturelle & trop légitime pour qu'un enfant mineur fût recevable à s'en faire relever sous aucun prétexte.

On peut ajouter aux loix citées à ce sujet, par le Commentateur, l'authentique *si captivi* au cod. de *Episcop. & Cler.* qui non-seulement déclare majeurs à l'effet de contracter un pareil engagement, le mineur âgé de 18 ans ; mais encore le soumet à l'exhérédation & le prive de la succession du captif, de même que tout autre héritier institué parent ou étranger, s'il néglige de pourvoir au payement de la rançon.

A l'exemple de la femme mariée, ce n'est pas seulement pour retirer son pere de captivité, que la jurisprudence des arrêts a permis de tous temps à l'enfant mineur de s'obliger ; elle l'a autorisé à s'obliger tout de même pour le délivrer de prison ; mais on ne peut l'y contraindre, quoique Carondas liv. 4. de ses réponses ch. 16. rapporte un ancien arrêt qui ordonna la vente des biens des enfans mineurs pour tirer leur pere de prison. V. le Commentaire sur l'art. 24 de la coutume de la Rochelle n. 196.

Par avis de leurs parens. L'avis des parens n'est point nécessaire si le mineur est émancipé & jouissant de ses droits; il est utile seulement pour empêcher que dans le règlement du prix de la rançon on n'abuse de la foiblesse du mineur & de sa tendresse pour son pere.

Si le mineur n'est pas émancipé, c'est-là qu'il faut nécessairement un avis de parens, pour autoriser le tuteur à payer la rançon jusqu'à une certaine somme & à emprunter à cette fin; mais alors cet avis de parens doit être homologué en justice pour avoir son effet, comme dans tous les autres cas où il faut un avis de parens.

ARTICLE XV.

Les propriétaires des navires ni les maîtres ne pourront faire assurer le fret à faire de leurs bâtimens; les marchands, *le profit espéré de leurs marchandises*, ni les gens de mer leurs loyers.

Il en est de même en cas de prêt à la grosse aventure, art. 4 du tit. précédent, parce que les raisons sont les mêmes.

La seule différence qu'il y a par rapport aux loyers des matelots, c'est que du consentement du maître, ils peuvent être affectés à un emprunt à la grosse jusqu'à la moitié; au lieu que par cet article, conforme à l'art. 9 des assurances d'Anvers, au onzième de celles d'Amsterdam, & à l'avis de Stypmannus, *ad jus marit. part. 4, c. 7, n. 281, fol. 455*, (de même encore à l'Ordonnance de Middelbourg, art. 6, qui est à la suite du traité des avaries de Quintin Weitsen,) il est défendu d'en faire assurer aucune portion. Sans cela il étoit naturel de penser que l'assurance jusqu'à la moitié auroit pu s'en faire également du consentement du maître.

Comme l'Ordonnance, en défendant de prendre deniers à la grosse sur le fret, ou de le faire assurer, ne parle que du fret à faire précisément; c'est-à-dire, du fret qui ne peut-être gagné qu'à l'arrivée du navire à sa destination, & à bon port, qu'il y ait déjà un affrètement fait ou non; il s'ensuit que si le fret est déclaré acquis par la charte-partie ou contrat d'affrètement, comme cela est permis par la clause finale de l'art. 18 du tit. 3 ci-dessus, & que cela se pratique quelquefois, sur-tout dans les voyages pour nos îles, le Mississipi & le Canada, quoique les marchandises viennent à périr; il s'ensuit, dis-je, qu'on peut valablement faire assurer ce fret acquis. C'est donc de cette manière qu'il faut entendre l'article premier du chap. 15 du Guidon; c'est-à-dire, qu'il doit être censé ne défendre l'assurance que sur le fret à faire. Aussi la note sur le même article ne convient-elle qu'à un fret à faire, non encore gagné ou acquis.

On conçoit néanmoins que ce n'est que le marchand qui a payé ou promis payer ce fret stipulé acquis, qui puisse le faire assurer, en le joignant aux autres dépenses de son chargement; & qu'à l'égard du propriétaire du navire, il n'est pas question de faire assurer de sa part ce fret acquis, puisqu'il l'a déjà gagné, indépendamment du sort du navire, & des marchandises de son char-

gement. On ne peut faire assurer en effet que ce qui est en risque, & il n'y a plus de risque en cette partie pour lui, si ce n'est qu'ayant reçu des billets pour son fret, il se peut faire que les débiteurs deviennent insolvables. Mais il n'y a pas là matière à assurance : du moins seroit-il ridicule de se faire assurer par un tel motif.

Ce que le propriétaire & armateur du navire peut faire assurer alors, c'est la valeur de son navire, avec tout ce qu'il lui en a coûté pour la mise hors ; & l'avantage qu'il trouve, en stipulant le fret acquis, c'est qu'il n'est point obligé d'en déduire le produit sur la valeur de son navire, à l'effet de ne pouvoir faire assurer que le surplus. Mais s'il arrive ensuite que le navire périsse, & que les marchandises soient sauvées en tout ou en partie, que faudra-t-il penser alors de ce fret acquis ?

Je ne doute nullement que cet armateur assuré, en faisant l'abandon du navire, ne soit tenu d'abandonner tout de même ou de rapporter ce fret jusqu'à concurrence des marchandises sauvées. La raison est que ce fret étant dû au navire comme un fruit qui le suit de nature de chose, jusqu'à un nouveau chargement qui le remplace, est censé faire partie de sa valeur, & que ce n'est qu'en vue du fret qu'il peut faire, que le prix donné au navire à son départ peut légitimement être stipulé toujours subsistant durant tout le voyage.

L'assuré auroit beau dire que le fret lui étant acquis, il n'est pas tenu d'en faire l'abandon avec le navire ; l'assureur seroit fondé à lui répondre, ou le rapport du fret est indispensable de votre part, ou je ne dois vous payer que la valeur effective de votre navire au temps qu'il a fait naufrage.

Il seroit en effet contre toute équité que l'assuré exigeât la valeur donnée à son navire qui a nécessairement diminué de prix, par le temps qu'il a resté au voyage, par la consommation des vituailles, & par les gages de l'équipage, sans qu'il fût obligé de faire raison du fret appartenant au navire, jusqu'à concurrence des marchandises sauvées. C'est-là une sorte d'indemnité due à l'assureur en considération de l'obligation qu'il contracte de payer la valeur donnée au navire nonobstant le dépérissement naturel & inévitable auquel il est sujet ; obligation qui sans cela seroit absolument injuste & illicite.

Il faut observer néanmoins, que je n'assujettis l'assuré au rapport du fret, que jusqu'à concurrence des marchandises sauvées, parce qu'en effet l'assureur n'a pas autre chose à prétendre ; de sorte que si les marchandises étoient perdues avec le navire, il n'y auroit aucun rapport de fret à faire. En pareil cas, il ne seroit pas recevable à excepter du fret stipulé acquis & à l'envier à l'armateur assuré, la stipulation lui étant étrangère & avec cela absolument indifférente, puisqu'à son égard les choses sont au même état que si le fret n'eût été stipulé qu'à la manière accoutumée ; c'est-à-dire, payable seulement en cas d'arrivée du navire à bon port.

Dans cette supposition donc des marchandises périées avec le navire, comme l'assureur n'a pas de fret à demander, ce n'est point à lui à examiner si le fret a été payé d'avance ou non ; il n'est pas partie capable pour cela. Nul n'est recevable à se plaindre d'une convention qu'autant qu'elle blesse ses intérêts. Ici l'assureur n'en souffre nullement, puisque c'est tout de même pour lui que si elle n'eût pas été faite.

Ce n'est que lorsqu'on a sauvé les marchandises qu'il peut attaquer la con-

vention, comme n'ayant pû lui préjudicier, parce qu'alors il y a véritablement intérêt; & c'est pour cela aussi qu'il est fondé à demander le rapport du fret à proportion de la quantité des marchandises sauvées.

Mais sur quel pied? Sera-ce au taux réglé par la convention, ou eu égard à la valeur ordinaire du fret pour des voyages de la même nature? Il me paroît hors de doute, que c'est sur ce dernier taux; par cette même raison que la convention n'a pû préjudicier à l'assureur.

Quelqu'un dira peut-être qu'à ce compte, il vaudroit mieux pour l'armateur assuré que tout périt, puisqu'il conserveroit alors son fret acquis, j'en conviens; mais la décision ne doit pas changer pour cela, & si l'on ajoute qu'il peut arriver delà que les gens de l'équipage pour le favoriser auront moins d'ardeur à sauver les marchandises; je réponds que non-seulement la crainte d'un crime ne doit pas empêcher de se tenir aux règles de la justice; mais encore que les gens de l'équipage ont trop d'intérêt à sauver les marchandises, puisque le fret qu'elles doivent, est affecté au paiement de leurs gages; pour qu'il y ait lieu de craindre qu'ils n'en sauvent pas le plus qu'il se pourra.

Et qu'on n'oppose pas, qu'en cas de fret stipulé acquis, ils n'ont rien à y prétendre & par conséquent plus d'intérêt à sauver les marchandises; ce seroit une erreur manifeste, le bon sens ne permettant pas de penser que l'armateur, par une telle convention, ait pu ravir aux gens de l'équipage, l'une des deux sûretés que la loi leur donne pour le paiement de leurs gages.

Or, si nonobstant toute stipulation de fret acquis, le fret doit être rapporté au profit des gens de l'équipage, jusqu'à concurrence des marchandises sauvées, c'est un argument de plus pour confirmer la décision ci-dessus portée en faveur des assureurs, qui en cette partie représentent l'équipage & exercent ses droits, comme tenus de lui payer ses gages jusqu'à la concurrence de la valeur des débris du navire & du fret; en telle sorte qu'ils ne peuvent profiter que de l'excédant s'il s'en trouve. V. *infra* art. 47. *in fine*, où est cité un arrêt d'Aix du 23 Juin 1734.

Le profit espéré. Parce que ce profit espéré est aussi incertain que le fret à faire; mais si le profit est déjà fait & acquis, c'est autre chose. Par exemple, un navire est destiné avec sa cargaison pour St. Domingue; & il est assuré tant pour le retour que pour l'aller. Arrivé à St. Domingue, la cargaison est vendue avec un bénéfice considérable, de manière que ce qui en est provenu chargé en retour, vaut le double de ce qui avoit été chargé en allant. Rien n'empêche alors de faire assurer cette augmentation survenue & ajoutée au premier fonds de la cargaison, comme formant un nouveau capital jusqu'à concurrence; c'est aussi ce qui se pratique tous les jours.

Par indénité de raison; si c'étoit un navire destiné pour la côte de Guinée; & delà pour Saint-Domingue, & que l'armateur informé à temps du succès de la traite à la côte de Guinée, en Negres & en poudre d'or, pût juger à peu près du bénéfice de la traite; rien ne l'empêcheroit tout de même de faire assurer comme un nouveau fonds cette augmentation du premier fonds de la cargaison, puisque dans la réalité c'est un profit déjà fait & acquis, & qu'on ne peut pas le considérer comme un profit espéré simplement, sous prétexte que les Negres peuvent mourir de mort naturelle. Cet événement, en effet, ne peut être mis qu'au rang des avaries auxquelles toutes sortes de

marchandises sont sujettes; ce qui n'empêche pas qu'elles ne soient toutes susceptibles d'assurances, sur le pied de leur véritable valeur, sauf à distinguer les avaries qui sont pour le compte des assureurs de celles qui ne les regardent pas. Ainsi, dans l'hypothèse d'une assurance sur une cargaison de Negres, la mort naturelle des Negres ne regardera pas les assureurs; mais ils répondront de leur mort violente, arrivée par accident, naufrage, révolte, & de même de la prise qui pourra être faite du navire, comme il a été montré sur l'art. 11 ci-dessus.

Les exemples de ces sortes d'assurances sont assez fréquens pour faire juger de leur légitimité. Ces exemples seroient même beaucoup plus communs, si les Armateurs étoient plus souvent instruits du succès de la traite de leurs navires à la côte de Guinée lorsqu'ils en partent; mais il se trouve ordinairement qu'ils ne l'apprennent que par la même voye qui leur annonce l'arrivée de leurs navires à St. Domingue. Cependant il n'en est pas moins vrai de dire que le bénéfice de la traite peut être assuré, non comme un profit simplement espéré, mais comme un profit réellement déjà fait & acquis. Ceci reviendra encore sur l'art. 47 ci-après, où sera discuté le point de savoir, si l'assuré est obligé d'abandonner un pareil profit aux assureurs du premier capital seulement.

Ce n'est point, au reste, faire assurer un profit à faire, que de faire assurer une prise déjà faite, quoique dans la vérité la prise ne soit sûrement acquise que lorsqu'elle est conduite dans un port du royaume. On peut donc légitimement faire assurer une prise en mer, & alors l'assureur répond de la reprise comme des autres accidents maritimes. Ainsi jugé par arrêt du Parlement d'Aix du mois de Mai 1749, il s'agissoit de quatre navires Anglois pris par le Capitaine Vigoureux, commandant le corsaire la Junon de Bayonne, lesquels navires avoient été repris après l'assurance.

ARTICLE XVI.

FAISONS défenses à ceux qui prendront deniers à la grosse, de les faire assurer, à peine de nullité de l'assurance, & de punition corporelle.

LA raison d'une défense aussi rigoureuse est sensible. Celui qui prend deniers à la grosse sur un chargement déterminé & jusqu'à concurrence de sa valeur, ne court aucun risque pour ce chargement, puisque tous les risques sont pour le compte du prêteur. L'emprunt ne peut donc en pareil cas, faire assurer ces mêmes deniers, ou le chargement qui y est affecté, que dans un esprit de fraude.

Mais si le chargement excédent la valeur des deniers pris à la grosse, rien n'empêche l'emprunteur de faire assurer cet excédant. Alors *quid juris* entre le prêteur à la grosse & l'assureur, en cas de naufrage? *vide* l'art. 18 du titre précédent.



ARTICLE XVII.

DÉFENDONS aussi sous pareille peine de nullité, aux donneurs à la grosse de faire assurer le profit des sommes qu'ils auront données.

PAR la raison contraire que le prêteur à la grosse court le risque de sa somme principale, il lui est permis de la faire assurer; mais il lui est expressément défendu de faire assurer le profit maritime, parce que ce profit qui est toujours considérable, ne peut être légitime qu'à raison des risques qu'il court de perdre tout.

Delà il s'ensuivroit, ce semble, qu'il ne devoit pas plus lui être permis de faire assurer le capital, puisque par le moyen de l'assurance, la raison fondamentale du gros profit maritime, cesse & ne subsiste plus; mais on a considéré que l'assurance ne mettant son capital à couvert qu'à la déduction de la prime, & que cette prime, assez souvent allant à la moitié du profit maritime, il n'y avoit pas d'inconvénient ni d'usure à lui laisser l'excédant de ce profit maritime. Quoiqu'il en soit l'assurance du capital est licite, puisque l'Ordonnance l'autorise.

En Italie, il est permis de faire assurer le profit comme le principal. *Casa Regis, disc. 1. n. 123 & disc. 14. n. 12. Idem. Rocus, pag. 241.* Le Commentateur n'a pas mieux entendu cet article que le précédent.

La nullité que l'un & l'autre prononcent, n'empêchera pas l'assureur de gagner le demi pour cent pour sa signature, s'il n'a su le vice de l'assurance par l'énonciation de la police ou autrement, art. 14 des assurances d'Anvers.

Au reste, la nullité prononcée par cet article, n'est pas absolue comme celle portée par l'art. précédent; elle n'est que relative au profit maritime, & n'empêche pas que l'assurance ne subsiste pour le capital. Il en est à cet égard comme d'une donation qui excède ce que la loi permet de donner, la donation n'est pas nulle pour le tout, mais elle est réductible simplement à la portion, dont la disposition est libre ou licite.

ARTICLE XVIII.

LEs assurés courent toujours risque du dixième des effets qu'ils auront chargés, s'il n'y a déclaration expresse dans la police, qu'ils entendent faire assurer le total.

CET article en permettant de faire assurer le total des effets chargés dans un navire ou de chaque chargement particulier, sans déduction du dixième, déroge aux anciennes loix, des us & coutumes de la mer. Art. 11, ch. 2, & art. 3 & 15 du Guidon. Ordonnance de Middelbourg, art. 3, assurances d'Anvers, art. 11, & art. 2 & 15 des assurances d'Amsterdam. *Kuricke Diatriba*

de *asséc. fol. 834, n. 3.* Casa Regis *disc. 1, num. 32*; les Ordonnances de Barcelone & d'Espagne vont même plus loin, en ce qu'elles défendent de faire assurer plus des sept huitièmes en général, & plus des deux tiers pour les voyages des Indes.

Quelques-uns prétendent que cet article ne regarde que l'armateur & nullement les autres marchands chargeurs, à l'égard desquels il n'est pas nécessaire qu'ils déclarent dans la police d'assurance, qu'ils entendent faire assurer le total, sans courir risque du dixième; mais ils se trompent, cet article ne distinguant point, non plus que les autres autorités que l'on vient de citer. Cette idée d'ailleurs est incompatible avec la disposition de l'article suivant, qui est une exception de celui-ci, & qui suppose des assurés autres que ceux qui sont dans le vaisseau, ou qui en sont propriétaires; par conséquent des marchands chargeurs d'effets indépendans de la cargaison, tenus de droit de courir risque du dixième, s'il n'y a stipulation contraire.

Dans le cas où l'assuré doit courir risque du dixième, s'il a fait assurer tout à la fois son intérêt dans le navire & les effets qu'il y a chargés, il suffit qu'en réunissant la valeur de sa portion dans le navire à celle des effets du chargement, il y ait un dixième excédant les sommes assurées. Mais s'il a fait assurer séparément sa portion dans le navire & ses effets; comme ce sont alors deux contrats & deux objets différens, il faut que le dixième se trouve libre sur l'un & l'autre objet; de manière que s'il ne se trouve pas sur l'un, ce qui y manquera, ne pourra être compensé par ce qu'il y aura d'excédant sur l'autre. Ainsi jugé par Sentence arbitrale à Marseille le 11 Septembre 1749.

L'espèce étoit telle. Un propriétaire de navire avoit d'abord fait assurer, sur le corps du vaisseau, une somme qui n'alloit qu'au tiers de sa valeur. Ensuite il fait assurer sur les facultés; c'est-à-dire, sur la cargaison, une somme qui en absorboit absolument la valeur. Le navire pris, les assureurs sont inquiétés, & ceux-ci demandent la distraction du dixième des effets assurés. L'assuré prétendoit de son côté, & qu'il falloit joindre la valeur de son navire à celle de ses marchandises, & que par-là il se trouveroit que sur le tout il avoit couru le risque du dixième & au delà; mais parce qu'il s'agissoit de deux assurances qui avoient des objets distincts & séparés, il fut jugé avec raison par la Sentence arbitrale, que les assureurs sur les facultés, ne devoient payer qu'à la déduction du dixième du prix de ces mêmes facultés.

ARTICLE XIX.

ET si les assurés sont dans le vaisseau, ou qu'ils en soient les propriétaires, ils ne laisseront pas de courir risque du dixième, encore qu'ils ayent déclaré faire assurer le total.

ET si les assurés sont dans le vaisseau. En ce cas, ils courent risque du dixième des marchandises, quoiqu'ils ayent déclaré faire assurer le total; afin que cet intérêt du dixième les engage à veiller à conservation du total, soin qui pourroit ne les point occuper du tout, s'ils ne couroient aucun risque.

Ou qu'ils en soient les propriétaires. C'est-à-dire, du vaisseau en tout ou partie, & alors ceci regarde aussi-bien l'assurance faite sur les marchandises que celle faite sur le corps & quille du navire; de manière que les propriétaires ne peuvent faire assurer en entier & sans courir risque du dixième, qu'ils soient dans le navire ou non.

A la vérité, on n'en voit pas la raison lorsqu'ils ne sont pas dans le navire, à moins qu'on ne dise que le maître, qui est nécessairement de leur choix, les représente: mais enfin la décision est portée, & il seroit très-juste de la suivre. L'usage s'est établi néanmoins de déroger à l'ordonnance, même en cette partie dans les polices d'assurances. On va encore plus loin, & il se fait des assurances, aux termes desquelles, les assureurs s'obligent de payer la somme entière assurée en cas de perte, sans même aucune déduction de prime. V. l'art. suivant.

Le dixième au reste, dans le cas où l'assuré en doit courir le risque, se règle de manière, que l'assuré peut joindre le coût de l'assurance au prix de l'achat des marchandises & des frais faits pour le chargement, ou à la valeur donnée au navire; & de ce total on distrait le dixième pour le compte & risque de l'assuré. Art. 9, ch. 2 & art. 3 & 15, ch. 15 du Guidon; art. 2 des assurances d'Amsterdam; ce qui doit avoir lieu que la prime ait été payée d'avance ou non.

Il faut observer encore que dans le cas où l'assuré aura dû nécessairement courir le risque du dixième, l'assurance qu'il aura fait faire de la totalité ne sera pas nulle pour cela, s'il n'y a fraude comme la Chambre d'assurance de Paris a osé l'avancer avec plusieurs autres propositions aussi erronées, dans le procès qu'elle a soutenu depuis peu contre des assurés de Cadix. Il s'agira seulement de distraire de l'assurance ce dixième; & il n'y auroit pas d'autre décision à porter à ce sujet, quand bien même l'article prononceroit, ce qu'il ne fait pas, la nullité de l'assurance en ce cas.

Une autre absurdité que cette Chambre soutenoit encore au sujet de ce dixième, étoit qu'il devoit rester franc sur chaque partie de marchandises, sans faire attention aux effets que l'assuré pouvoit avoir d'ailleurs dans le vaisseau, & sans distinguer s'il y avoit ou non diverses assurances; parce que, disoit-elle, l'objet de la loi est de laisser ce dixième aux assureurs pour les indemniser en cas de malheur, & diminuer par là leur perte. Elle ne prenoit pas garde que, si tel étoit effectivement l'objet de la loi, elle ne permettroit pas en aucun cas de faire assurer le total.

Cette même Chambre d'assurance soutenoit aussi, que si un prêteur à la grosse faisoit assurer les profits en même temps que le capital, l'assurance seroit pareillement nulle pour le tout, contre ce qui a été observé sur l'art. 17.

Pour ne pas distinguer tout de même le principe d'où peut partir la nullité, elle prétendoit de plus, que lorsque par diverses assurances, on avoit excédé la valeur effective des choses assurées, toutes les assurances étoient nulles, les premières comme les dernières, sans faire attention aux art. 23, 24 & 25 ci-dessous.

Ce n'est pas tout. Selon elle, en fait d'assurance sur effets de chargement, il falloit, pour être reçu à faire le délaissement ou abandon, justifier la perte entière des effets; ce qu'elle inféroit des art. 46, 56 & 57, en abusant de ce mot *perte* inféré dans les deux derniers articles, qui n'exigent autre chose que la

la preuve du naufrage ou accident , & de la perte générique des effets , sans être absolue.

Du même faux principe , elle concluoit que le délaissement ne pouvoit être valable , sans rapporter preuve par des procès-verbaux que tout étoit péri ; ou , en tout événement , qu'en remettant les pièces justificatives de ce qui avoit été sauvé , même dans le cas où l'assuré n'étoit pas sur le navire. Voyez à ce sujet l'art. 46 , *infra*.

Tels étoient les moyens qu'elle employoit , en point de droit , pour se défendre du paiement de l'assurance , sans parler d'une infinité de traits de chicane qu'elle avoit réunis avec affectation , pour tâcher de persuader que les assurés , qui étoient les sieurs Garnier , Mollet & Dumas , Négocians à Cadix , avoient cherché à surprendre tous leurs assureurs par diverses contraventions à l'Ordonnance.

De sorte que dans cette occasion elle a donné lieu de penser , ou qu'elle procédoit de mauvaise foi , ou qu'elle n'avoit pas les premiers élémens de la matière des assurances.

C'est par-là seulement que cette affaire a été si fameuse & a fait tant de bruit dans l'Europe ; car au fonds il n'y avoit proprement aucune question de droit à décider. Tout se réduisoit à deux points de fait : l'un , de savoir si les assurances faites en France excédoient , ou non , la valeur des effets compris dans la facture assurée ; l'autre , si en tout cas on n'avoit pas fait entrer dans la valeur donnée à la facture le profit maritime du prêt à la grosse aventure. Deux faits que nioient les assurés , & qui , quand ils auroient été vérifiés contr'eux , n'auroient rien opéré en faveur de la Chambre , attendu que son assurance étoit la première , & qu'en pareil cas il n'y a que les derniers assureurs qui sortent d'assurance.

Au reste , cette Chambre jouoit un rôle d'autant plus désavantageux , que sa conduite étoit opposée , non seulement à celle des quatre Compagnies d'assurances de Rouen , qui , ayant assuré 200000 liv. sur les mêmes effets , avoient enfin payé , malgré les sollicitations qu'elle leur avoit fait de contester comme elle , mais encore à celle même qu'elle avoit déjà tenue , en payant sans difficulté cent autres mille écus qu'elle avoit assuré d'ailleurs à divers particuliers , chargeurs sur le même navire ; sans compter encore qu'elle avoit contr'elle les parères de plusieurs Chambres de Commerce du Royaume , & qu'elle n'en produisoit pas un seul en sa faveur. On ne doit donc pas être surpris si elle a succombé.

ARTICLE XX.

IL sera loisible aux assureurs de faire réassurer par d'autres les effets qu'ils auront assurés ; & aux assurés , de faire assurer le coût de l'assurance & la solvabilité des assureurs.

IL seroit plus court sans doute de se désister de l'assurance ; mais comme cela ne se peut que d'un mutuel consentement , quand la police est signée , il a paru juste de permettre à l'assureur , qui craint l'effet des risques qu'il a pris sur

lui, de se faire réassurer par d'autres; & à l'assuré, qui soupçonne la solvabilité de son assureur, d'en faire assurer la solvabilité, lorsque de part & d'autre il y a refus de renoncer à la police d'assurance. *Idem*, Stracha, de *assec. in proëmio*, n. 49.

Cet article a été formé des 19 & 20 du ch. 2 du Guidon, & c'est de là aussi que le Commentateur a tiré tout ce qu'il a dit à ce sujet.

La simple crainte de l'insolvabilité; soit de l'assureur pour répondre de la somme assurée, soit de l'assuré pour le paiement de la prime, ne suffit donc pas pour faire résilier ou révoquer l'assurance; & il ne reste à l'un ou à l'autre, dans ce cas, que la faculté de se faire réassurer. Mais si cette crainte est réalisée par la faillite notoire survenue de l'un d'eux, l'autre est sans difficulté en droit de demander la résolution de la police d'assurance, si les choses sont entières; c'est-à-dire, si les risques ne sont pas finis; à moins que le failli ou ses créanciers, le représentant, n'offrent bonne & suffisante caution pour répondre de l'effet de l'assurance.

Cela est hors de doute si la faillite est du côté de l'assureur; & pourquoi n'en seroit-il pas de même si c'est l'assuré qui tombe en faillite, puisque le contrat d'assurance est synallagmatique, & que la loi doit être égale entre les contractans? Si l'assuré est fondé à demander la révocation de la police d'assurance, dès que l'assureur n'est pas évidemment en état de lui répondre de la somme assurée, l'assureur doit nécessairement être écouté tout de même, lorsque l'assuré est devenu hors d'état de lui payer la prime: le plus ou le moins d'intérêt à la chose n'y fait rien, sans compter qu'il est même des temps où la prime est très-considérable. Il faut donc des sûretés à l'un comme à l'autre, sans quoi leur condition seroit inégale, ce qui ne peut être supposé. Mais toujours il faut qu'il y ait des risques à courir, lorsque la résolution de la police d'assurance est demandée; autrement elle ne seroit pas recevable, le contrat ayant déjà eu son exécution par la cessation des risques, & par-là le droit étant incommutablement acquis à celui que l'on voudroit forcer de résilier la police.

On comprend néanmoins que l'assureur auroit mauvaise grace à se pourvoir en résiliation de la police, sur le fondement de l'insolvabilité de l'assuré, s'il s'agissoit d'une assurance sur retour simplement, à cause de la sûreté que lui donneroit son privilège pour le paiement de la prime, & de la faculté qu'il auroit de saisir les marchandises à leur arrivée. Et comme cette ressource lui manque lorsqu'il est question d'une assurance pour l'aller, c'est pour cela qu'il faut lui donner alors une caution pour éviter le résiliation de la police.

Lorsque l'assureur se fait réassurer, il est évident qu'il ne demeure pas moins obligé envers son assuré, sauf son recours contre son réassureur. Il demeure obligé tout de même envers son assuré, lorsque celui-ci fait assurer sa solvabilité. Ce qui arrive seulement en ce dernier cas, c'est que l'assuré a deux assureurs pour un, avec action pleine, directe & solidaire contre chacun d'eux; de manière qu'il n'est point obligé de discuter le premier assureur avant d'attaquer le second, pourvu néanmoins que l'engagement solidaire ait été stipulé dans la police de réassurance, autrement la discussion seroit nécessaire. Et c'est ainsi qu'il faut entendre ledit art. 20 du Guidon avec la loi qui y est citée; car enfin le réassureur n'est que caution du premier assureur, & la caution, si elle n'a pas renoncé au bénéfice de division & de discussion par une

promesse solidaire, ne peut être tenue du payement qu'après la discussion du principal débiteur. S'il en est autrement en fait d'endossement de billets de commerce & de lettres de change, c'est que l'Ordonnance y a suppléé de plein droit l'engagement solidaire de tous les endosseurs avec le tireur ou débiteur principal.

Cet article permet de plus à l'assuré de faire assurer le coût de l'assurance, à quoi est aussi conforme l'art. 9 du ch. 2 du Guidon; & cela est juste, parce que cette prime, qu'il l'ait payée d'avance ou non, augmente d'autant la valeur de la chose, qu'il a intérêt de faire assurer pour courir moins de risque. Il peut, par identité de raison, faire assurer la prime de la prime. L'assureur, en se faisant réassurer, ne peut pas même faire assurer la prime qu'il a stipulée & dont il a fait crédit, parce que cette prime lui étant acquise, quel que soit l'événement, il n'y a aucun risque pour lui à courir; ce ne seroit en tout cas que les risques de l'insolvabilité de l'assuré qu'il faudroit faire assurer; & alors quel profit pourroit-il trouver à faire assurer cette prime? Quoiqu'il en soit, cette assurance ne me paroît pas plus licite que celle du profit maritime en cas de prêt à la grosse. *Suprà*, art. 17.

Il est tel cas où la prime se paye avec la prime de la prime, quoiqu'il n'y ait point d'assurance formelle, mais seulement implicite: c'est lorsque quelqu'un confie à un autre une pacotille de marchandises à vendre à moitié profit, avec stipulation qu'il pourra faire assurer, tant le capital de la facture, que la prime de la prime; alors, qu'il ait fait assurer ou non, il reprend sur le produit de la vente de la pacotille, le principal, la prime & la prime de la prime, parce qu'il est censé assureur du tout, comme en ayant voulu courir les risques; de manière qu'il n'y a que ce qui reste, après tout ceci prélevé, qui soit réputé profit, & sujet au partage par moitié.

Il a été observé sur l'article précédent, qu'il est d'usage de faire des assurances, non seulement avec stipulation que l'assuré ne sera point tenu de courir risque du dixième, en quelque cas que ce soit, mais encore avec clause que son capital entier lui sera remboursé en cas de perte de la chose assurée, sans aucune déduction de prime.

Cette dernière manière d'assurer est pratiquée sur-tout en temps de guerre, où la prime est beaucoup plus forte qu'en temps de paix, & où aussi les profits sur les marchandises, de même que sur le fret des navires, sont beaucoup plus considérables; en état par conséquent de supporter, tant la prime, que toutes primes de la prime.

Un propriétaire de navire ou un marchand chargeur qui veut se faire assurer de façon à recouvrer son capital entier, en cas de perte, à condition de payer aux assureurs la prime & toutes primes de prime, si la chose assurée arrive à bon port, fait sa proposition aux assureurs; & lorsque ceux-ci l'ont acceptée, on insère dans la police, où les assureurs sont toujours ceux qui parlent, une clause qui, dans sa simplicité, a bien de l'énergie. Ils y disent, ou en termes équivalens: *Vous assurons votre entier capital, sans aucune déduction du dixième; renonçons à cet effet à l'Ordonnance, & vous permettons de faire assurer la prime & les primes de prime.*

Une pareille clause, dans sa brièveté, vaut autant & a la même force que si, d'un côté, les assureurs déclaroient formellement qu'ils assurent, tant le

capital entier , que la prime stipulée , & toutes les primes de cette prime ; jusqu'à épuisement de toutes primes ; & que si l'assuré , de sa part , promettoit expressément de leur payer , en cas d'arrivée à bon port , la prime convenue , & toutes les primes de cette prime.

En vertu de cette convention , si la chose assurée vient à périr , les assureurs sont obligés de payer en entier à l'assuré la somme qu'il a fait assurer , sans aucune déduction de dixieme ni de prime ; mais aussi , si elle arrive à bon port , l'assuré leur payera la prime , avec toutes les primes de prime : ce qui fait un total de primes assez considérable pour dedommager les assureurs des risques extraordinaires qu'ils ont pris sur eux , en s'exposant à payer le capital entier assuré , sans déduction de primes.

Pour en juger , il n'y a qu'à supposer pour exemple une assurance dans ce goût , de la somme de 3000 liv. à quarante pour cent ; il faudra alors que l'assuré paye pour les primes la somme de 2000 liv. , ce qui fait monter les primes de prime aux deux tiers de la premiere prime ; le total des primes , aux deux tiers du capital , dont par conséquent il ne lui reste que le tiers. Mais aussi il peut fort aisément s'indemniser par le profit qu'il trouvera sur le fret ou sur la vente des marchandises ; tout comme l'assureur trouve dans toutes les primes convenues de quoi se dédommager du risque qu'il a couru , de payer la totalité de la somme assurée , sans en rien déduire ou retenir.

Si l'assurance de pareille somme de 3000 liv. est à cinquante pour cent , les primes égaleront alors le capital. Si elle est à vingt-cinq pour cent , les primes iront au tiers , c'est-à-dire , à 1000 liv. Si elle est à vingt pour cent , ce sera 750 liv. pour toutes les primes , & par conséquent le quart du capital ; ainsi du reste , à proportion du taux de la prime.

On peut voir dans le Mercure de France , Juin 1756 , pag. 90 & suiv. & mieux encore dans celui du mois d'Août de la même année , pag. 118 & suiv. une méthode pour trouver facilement & sûrement la somme qu'il convient de faire assurer , pour être remboursé de son capital , en cas de perte , avec exemption de toutes primes , jusqu'à la plus petite fraction.

En temps de paix cette maniere d'assurer est plus usitée , parce que la prime est trop peu considérable pour inquiéter l'assuré au point de prendre la précaution de faire assurer son capital exempt de toutes primes.

Quoiqu'il eût toujours été entendu dans le commerce , que cette clause & *vous permettons de faire assurer la prime & les primes de prime* , valoit autant que si les assureurs eussent déclaré , en termes formels , assurer effectivement , tant le capital entier , que la prime & toutes primes de prime. Il s'est trouvé néanmoins depuis quelques années , des assureurs peu initiés dans la matiere des assurances , qui , sous prétexte que cette clause n'exprimoit qu'une simple permission à l'assuré de faire assurer toutes primes de prime , ont prétendu qu'il ne pouvoit pas en résulter que l'assureur y assurât réellement la prime & les primes de prime ; comme si , pour juger de la force & du sens des clauses des contrats appartenans au commerce , il ne falloit pas plutôt s'en tenir à l'usage , que s'attacher à la signification des mots pris littéralement , & suivant les regles de la grammaire. L'illusion a été même si loin à ce sujet , que l'on a vu de ces assureurs disputer encore sur l'effet naturel de cette clause , nonobstant qu'ils s'en fussent prévalu dans le cas où les navires étoient arrivés à bon port ;

c'est-à-dire, qu'alors ils avoient bien exigé, tant la prime, que toutes les primes de prime; reconnoissant par-là qu'ils avoient réellement entendu tout assurer; de sorte qu'ils vouloient bien prendre droit de la clause lorsqu'elle tournoit à leur avantage, & qu'ils la rejettoient lorsqu'il s'agissoit de payer la perte.

Rien n'étoit plus bizarre & plus injuste en même temps; cependant, à force de pointiller sur les termes, ils étoient venus à bout de se faire écouter, au mépris de l'usage constant de toutes les places de commerce; jusques-là que, la question ayant été discutée au Siege de la Table de Marbre de l'Amirauté du Palais, à Paris, elle y a été jugée en leur faveur par diverses Sentences.

La premiere, dont j'aye eu connoissance, est celle du 7 Décembre 1757, rendue au profit du sieur Louis Pierre, Marchand Joaillier à Paris, assureur, contre le sieur Marc-Antoine Lefevre, Négociant de cette ville de la Rochelle, assuré. Mais, sur l'appel porté par celui-ci au Parlement, par Arrêt du 6 Septembre 1758, au rapport de M. Bochart de Sarron, la Sentence a été infirmée; & ainsi la clause a été jugée devoir opérer son effet, de la maniere & dans le sens que tous les commerçans des villes maritimes du Royaume, de l'Europe même entiere, l'ont toujours entendu. Comme cet Arrêt annonçoit que les autres Sentences de même espece auroient un pareil sort, il y avoit lieu de présumer que la question ne reparoitroit plus, ou du moins que l'Amirauté de Paris, abandonnant sa premiere décision, se conformeroit à celle de l'Arrêt. Il en est arrivé autrement néanmoins; & par une derniere Sentence du 19 Janvier 1759, rendue entre Pierre Lanouiller pere & conforis, assurés, & les sieurs Sellon & autres assureurs, non seulement elle a jugé le contraire de l'Arrêt, mais encore elle a pros crit la clause dont il s'agit : *permis d'assurer l'entier capital, même la prime & les primes de prime, si bon vous semble, & quand bon vous semblera*, comme étant ladite clause *capiteuse, équivoque, tendante à surprise, & contraire, tant à la bonne foi, qu'à la sûreté requise dans le commerce*; avec défenses aux courtiers & agens d'assurances de l'insérer à l'avenir dans les polices; sauf néanmoins aux assurés à faire assurer, conformément au présent article 20, la prime, même les primes de prime; & ce, *par une clause expresse, actuellement obligatoire, & écrite à la main dans lesdites polices, conformément aux articles 2 & 3.*

Il y a eu sur le champ appel de cette Sentence, avec Arrêt en date du 27 du même mois de Janvier, portant défenses de la mettre à exécution. On attend la suite de cette affaire; selon toute apparence, la clause sera jugée devoir opérer son effet, en conformité de l'Arrêt du 6 Septembre 1758.

Par rapport à la partie de la Sentence en forme de Règlement, qu'elle soit suivie au chef qui défend de l'employer à l'avenir dans les mêmes termes, à la bonne heure, puisqu'on ne les trouve pas assez clairs; mais que ce soit sans effet rétroactif.

Quant à l'autre chef, qui permet de faire assurer la prime & les primes de prime, pourvu que ce soit *par une clause expresse actuellement obligatoire, & écrite à la main*; c'est une suite de la Sentence du 7 Décembre 1757, infirmée par l'Arrêt du 6 Septembre 1758, par laquelle il avoit été ordonné que *toutes clauses synallagmatiques seroient écrites à la main* dans les polices d'assurances.

Par-là on a donc entendu rejeter absolument tous les modes imprimés des polices d'assurances, puisqu'il n'y a pas une clause dans ces polices qui ne soit synallagmatique ; & c'est ce qui est étonnant qu'on ait voulu proscrire ces modes imprimés, dont l'usage est si utile & même indispensable, aussi-bien que ceux des autres contrats maritimes ordinaires, tels que sont les prêts à la grosse aventure, les chartes-parties, les connoissemens, &c.

Ces modes ont été imprimés pour faciliter l'expédition des négocians maritimes, qui, le plus souvent, exigent la plus grande célérité. Pour ne point sortir de la matière des assurances, que l'on suppose un courtier qui reçoit des ordres pour faire faire une certaine quantité d'assurances, sans perte de temps. Avec le secours des modes imprimés, où il n'y a que quelques blancs à remplir, il pourra accomplir ses ordres, à point nommé ; au lieu que, s'il faut écrire à la main, il y aura nécessairement un retardement considérable ; & alors quels inconvéniens n'en pourroit-il pas résulter ? Gêner ainsi le commerce, ce seroit travailler à le ruiner.

A quelle fin d'ailleurs bannir ces modes imprimés ? On craint la surprise dans les clauses, si elles ne sont pas écrites à la main. Mais, quoi ! c'est précisément dans les clauses à la main qu'il y auroit lieu d'appréhender la surprise, plutôt que dans les modes imprimés, dont la notoriété met quiconque en état de juger par lui-même ou par le secours d'autrui, de la valeur & de la force des clauses qui y sont insérées : le fréquent usage qu'on en fait en rend l'idée familière. Il en fera autrement d'une clause à la main, parce qu'elle sera nouvelle ou extraordinaire. Il y auroit bien d'autres choses à dire à ce sujet, mais en voilà plus qu'il ne faut pour montrer que le règlement dont il s'agit, porté par ces deux Sentences, est absolument insoutenable, & qu'il ne se peut pas qu'il soit autorisé.

ARTICLE XXI.

LES primes des réassurances pourront être *moindres ou plus fortes* que celles des assurances.

LE Commentateur pouvoit se dispenser d'observer sur cet article, comme sur le précédent, que le prix, soit de l'assurance, soit de la réassurance, ne doit pas excéder la valeur des effets assurés ; car, quel seroit l'homme assez imbécile pour payer une prime supérieure à la valeur des effets assurés ?

Moindres ou plus fortes. Qu'importe en effet au premier assureur ou à l'assuré que la prime de la réassurance soit moindre ou plus forte que celle de la première assurance ? La police passée entr'eux n'en est pas moins valable & obligatoire de part & d'autre.



ARTICLE XXII.

DÉFENDONS de faire assurer ou réassurer des effets au-delà de leur valeur, par une ou plusieurs polices, à peine de nullité de l'assurance & de confiscation des marchandises.

LES défenses portées par cet article roulent sur le même principe que celles de l'article 3 du titre précédent, concernant les emprunts à la grosse. L'injustice est la même en effet, ou plutôt le crime est le même, d'emprunter à la grosse une somme sur un chargement dont on fait que la valeur est moindre; & de faire assurer une chose pour une somme qui en excède la valeur.

Dans le cas de l'emprunt frauduleux à la grosse, l'emprunteur est toujours puni de sa prévarication, au moyen de la disposition de l'article 3, qui vient d'être cité; mais ici, celui qui se fait assurer en fraude ne subira la peine de son crime, qu'autant que toutes les assurances auront été faites par une seule & même police.

Alors l'assurance ou les assurances étant indivisibles, à cause de l'indivisibilité de l'acte; elles seront nulles pour le tout, sans qu'on puisse les faire subsister, jusqu'à concurrence de la véritable valeur des effets; & cela, que les effets périssent ou qu'ils arrivent à bon port. De plus, l'assuré sera sujet à la confiscation de la chose assurée, ou de ce qui en sera sauvé, en cas de perte ou naufrage.

Mais si les assurances sont faites par plusieurs polices, de façon que celles de la première n'excèdent pas la valeur des effets assurés, comme la nullité portée par cet article ne peut tomber que sur les assurances postérieures, à compter de la police qui la première aura excédé la valeur des effets, sans que les assurances des précédentes polices en doivent souffrir, puisqu'elles ont été faites légitimement, il pourra arriver que l'assuré ne supportera pas la peine de la confiscation, ou du moins la confiscation n'aura pour objet que les marchandises qu'il avoit encore droit de faire assurer, & dont l'assurance se trouvera nulle, comme étant faite dans une seconde ou troisième police, où la valeur restante des effets aura été plus qu'absorbée, & que d'ailleurs il en sera quitte pour payer aux assureurs, dont les assurances seront déclarées nulles, le demi pour cent.

Pour suppléer au silence de l'Ordonnance sur ce cas, il seroit juste, la fraude étant bien constante & bien prouvée, de condamner l'assuré à une amende considérable, tenant lieu de confiscation. Il y auroit lieu même de prendre contre lui la voie extraordinaire, & de lui infliger une peine corporelle, sa prévarication le rendant encore plus coupable que celle de l'emprunt à la grosse, à qui l'art. 16 ci-dessus défend de faire assurer, sur peine de punition corporelle.

Comme la nullité des assurances prononcée par cet article, ne peut venir que du fait propre de l'assuré, n'étant pas naturel de présumer en aucun cas que les assureurs colludent avec lui, la peine doit conséquemment ne regarder que lui seul, & au surplus il est obligé de payer aux assureurs, dont l'assurance est

nulle, le demi pour cent pour leur signature ; à moins qu'ils n'ayent eu connoissance de la fraude dans le temps de l'assurance. Art. 14 des Assurances d'Anvers. Mais la supposition est chimérique.

ARTICLE XXIII.

SI toutefois il se trouve une police faite sans fraude , qui excède la valeur des effets chargés , elle subsistera jusqu'à concurrence de leur estimation ; & en cas de perte , les assureurs en seront tenus , chacun à proportion des sommes par eux assurées , comme aussi de rendre la prime du surplus , à la réserve du demi pour cent.

MAIS parce que la fraude , qui , de droit , ne se présume jamais , encore moins dans une matière aussi grave que celle-ci , doit être exactement prouvée , & que la preuve en est difficile , en pareil cas on doit juger naturellement que c'est par erreur ou par inadvertance que les assurances ont été demandées au-delà de la valeur des effets chargés ; soit que le chargement fût déjà complet , soit que ne l'étant pas encore , l'assuré se fût flatté de placer dans le navire autant d'effets qu'il en falloit pour remplir le montant des assurances.

Alors toutes les assurances subsistent , qu'elles aient été faites par une ou plusieurs polices , à cause de la bonne foi présumée ; mais ce n'est que jusqu'à concurrence de la valeur ou de l'estimation des effets , *active & passive* , comme il a été observé au sujet du prêt à la grosse , sur l'art. 15 du titre précédent. Stracha , *de asséc.* gl. 6 , n. 6 & 9.

En telle sorte , qu'en cas de perte , les assureurs n'en seront tenus que jusqu'à la même concurrence & à proportion des sommes par eux assurées , à la déduction de la prime , aussi jusqu'à concurrence , & du demi pour cent du surplus de chaque assurance ; & qu'au cas que le navire arrive à bon port , ils ne gagneront la prime que dans la même proportion , le surplus devant par eux être restitué , s'ils l'ont reçue d'avance (ce qui s'appelle *ristorne* en Italie , Provence & autres côtes de la Méditerranée) , à la réserve toutefois du demi pour cent qui leur est toujours acquis , dès que l'assurance n'est pas nulle , par un fait qui leur ait été connu dans le principe , comme à l'assuré. Assurances d'Amsterdam , art. 22 , & assurances d'Anvers , art. 14 , 15 & 16. *Idem* , l'art. de l'Ordonnance de Rotterdam.

Mais , afin qu'il y ait ainsi lieu à contribution ou répartition entre les assureurs , à perte ou profit , il faut , aux termes de notre article , que toutes les assurances soient faites par une seule & même police ; car , s'il y en a plusieurs , ce sera de l'ordre de leurs dates que dépendra le sort des assureurs ; c'est-à-dire , comme il a été observé sur l'art. précédent , que toutes les assurances qui se trouveront avoir été faites avant que la valeur des effets ait été épuisée , seront valables en plein ; & que celles qui auront été faites postérieurement , seront regardées comme non avenues , étant caduques & frustratoires ; de manière qu'en cas de perte , ce seront les premiers assureurs qui la supporteront seuls , sans contribution de la part des derniers ; & réciproquement qu'en cas d'heureux voyage ,

voyage, les premiers gagneront la prime, à l'exclusion des autres, qui devront se contenter du demi pour cent. Et c'est ainsi qu'il faut entendre les art. 16 & 18 du Guidon, ch. 2, avec l'art. 3, du ch. 3 & l'art. 23 des assurances d'Amsterdam, relativement à l'art. 15 des assurances d'Anvers & l'art. suivant.

En Angleterre l'assurance vaut *actif & passif* sans égard à la valeur des choses assurées, & sans examiner si les marchandises ont été chargées ou non. Il ne s'agit que de l'existence du navire à l'occasion duquel l'assurance est faite: de sorte que tout se réduit à une espèce de gageure que le navire arrivera à bon port. Ainsi en cas d'heureuse arrivée, la prime est gagnée sans autre examen, & au contraire le navire venant à périr, l'assureur est tenu de payer la somme assurée, que l'assuré ait intérêt ou non dans le navire ou son chargement, jusqu'à concurrence. Et sans doute que la même chose a lieu en Portugal, en cas de stipulation *qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas d'effets dans le navire jusqu'à concurrence*; puisque Pereira de Castro décis. 56, n. 5, tient qu'une telle stipulation est valable comme n'étant nullement contraire à la nature du contrat d'assurance. Mais notre Ordonnance ayant décidé tout autrement, c'est le droit que nous devons suivre, sans aucune distinction ni restriction; c'est après tout le droit commun, conformément à la décision 55 de la Rote de Gênes.

ARTICLE XXIV.

ET s'il y a plusieurs polices aussi faites sans fraude, & que la première monte à la valeur des effets chargés, elle subsistera seule; & les autres assureurs sortiront de l'assurance, & rendront aussi la prime, à la réserve du demi pour cent.

APRÈS ce qui vient d'être observé, il n'y a plus rien de particulier à dire sur cet article, si ce n'est que telle est la doctrine de Stypmannus *ad jus marit. part. 4, cap. 7, n. 508, pag. 472*; de Kuricke *Diatriba, de affec. fol. 834, n. 5*, de Loccenius *de jure marit. lib. 2, cap. 5, n. 8, fol. 175*; de Stracha *de affec. gl. 3, n. 3 & seq. & gl. 6, n. 9*; en un mot des autres Docteurs.

ARTICLE XXV.

EN cas que la première police ne monte pas à la valeur des effets chargés, les assureurs de la seconde répondront du surplus; & s'il y a des effets chargés pour le contenu aux assurances, en cas de perte d'une partie, elle sera payée par les assureurs y dénommés, au marc la livre de leur intérêt.

LA première partie de cet article est une suite & une conséquence naturelle des deux précédens. La première police doit subsister en plein, dès qu'elle est au-dessous de la valeur des effets chargés. Il n'y a que la seconde

qui soit sujette à réduction, pour la somme qui excède la valeur des effets ; mais elle vaut constamment pour ce qui restoit à assurer légitimement après la première police remplie ; & c'est de ce surplus qui pouvoit être valablement assuré que les seconds assureurs doivent répondre, aux termes de cet article en cas de perte, par contribution entr'eux au sol la livre, la perte des effets assurés par la première police demeurant entièrement pour le compte des premiers assureurs.

Mais s'il a été chargé des effets de valeur suffisante pour remplir toutes les assurances, alors il n'y a aucune distinction à faire entre les différentes polices : toutes les assurances doivent être considérées comme si elles avoient été faites par une seule & même police, par la raison que toutes ont été légitimement faites. Au moyen de quoi la condition de tous les assureurs étant égale, en cas de perte d'une partie seulement des effets assurés, tous la supporteront conjointement au marc la livre de leur intérêt. Art. 25 de l'Ordonnance de Middelbourg, que l'on trouve à la suite du Tr. des avaries de Quintin Weitsen.

ARTICLE XXVI.

SERONT aux risques des assureurs toutes pertes & dommages qui arriveront sur mer par tempêtes, naufrages, échouemens, abordages, *changemens de route, de voyage ou de vaisseau, jet, feu, prises, pillage, arrêt de Prince, déclaration de guerre, représailles, & généralement toutes autres fortunes de mer.*

PAR la nature du contrat d'assurance, l'assureur prend sur lui tous les risques & périls maritimes auxquels sont exposés les effets assurés. Loccenius, *de jure maritimo lib. 2, cap. 6, n. 5* ; Casa Regis, *passim* ; de même que le prêteur à la grosse par rapport aux effets affectés au prêt : mais l'un & l'autre ne répondent que des dommages arrivés par cas fortuit ou forcé, comme il a déjà été observé, & comme il se verra encore dans la suite.

Changemens de route, de voyage ou de vaisseau. A cause de l'article suivant, cela ne doit s'entendre que de changemens forcés, tels que ceux qui auroient pour cause la juste crainte d'un naufrage ou échouement, ou de tomber entre les mains des ennemis ou des pirates. Le changement seroit également forcé, s'il étoit causé par les vents contraires, & à plus forte raison par la tourmente, ou si le navire étoit incommodé par les coups de mer, de façon à obliger de gagner un port pour le faire radoubler. Art. 7, des assurances d'Amsterdam ; Stracha, *de affec. gl. 14, n. 3*, Kuricke *ad jus hanseaticum tit. 9, art. 15, fol. 718, 719*. Casa Regis, *disc. 1, n. 69*. Arrêt du Conseil du 6 Avril 1748, en faveur des sieurs Belin & consorts, Négocians à la Rochelle, contre les assureurs, sur le Benjamin.

Ce navire étant parti du petit Goave, avoit débouqué par le canal de Baham, en vue d'éviter les corsaires. Mais étant par les quarante-sept degrés & demi de latitude, & trois & demi de longitude, il avoit été pris, après un

combat opiniâtre, où le Capitaine avoit perdu la vie. Par Sentence de Marseille du 23 Novembre 1745, les assurés avoient été déboutés, & cette Sentence avoit été confirmée par Arrêt du Parlement d'Aix du 30 Juin 1746; mais l'arrêt du Conseil cassa celui du Parlement, comme contraire à l'Ordonnance.

En effet, le changement de route, ou plutôt le choix de la route la plus longue, avoit une cause juste & raisonnable; savoir d'éviter de passer sous le mole de St. Nicolas que l'on savoit être infesté de corsaires. D'ailleurs, les deux débouquemens conduisoient également à la route; & si l'un d'eux allongeoit un peu plus la route, il étoit aussi le moins dangereux. C'étoit donc une pure chicane de la part des assureurs, non seulement parce que le Capitaine avoit suivi dans cette occasion les règles de la prudence; mais encore parce qu'il n'y a point de loi, qui ordonne que de deux routes à prendre pour se rendre à sa destination, l'on choisisse précisément la plus courte.

Jet. La perte de la chaloupe par le jet ou autrement, ou le dommage qui y arrive, est à la charge des assureurs, & entre en contribution comme les autres dépendances du navire, Devicq sur le Tr. des avaries de Weitsen n. 26. Et cela quoiqu'en général la chaloupe soit un objet distinct & séparé du navire, de manière que sans expression formelle elle n'est pas comprise dans la saisie réelle du vaisseau. Stracha, de asséc. gl. 8, n. 7, V. *supra* liv. premier, tit. 14, art. 2.

Feu. Il n'est pas question d'examiner, si en conscience, un Capitaine peut mettre le feu à son navire, pour empêcher l'ennemi d'en profiter, aux risques de sauter en l'air, ou autrement, de périr avec les gens de son équipage; il suffit à cet égard de renvoyer à Loccenius *de jure maritimo* lib. 3, cap. 9, & à Kuricke, *quest.* 29, fol. 888, qui tiennent avec raison, que cela est défendu tant par le droit divin que par le droit naturel; à moins que, mettant le feu au vaisseau, il n'y ait tout lieu d'espérer de se sauver avec la chaloupe.

Mais la question est, si dans ce cas les assureurs sont tenus de la perte du vaisseau & des effets de son chargement, ou s'ils peuvent s'en défendre sous prétexte que ce n'est pas là un cas fortuit.

La solution dépend du point de savoir, si le Capitaine ne pouvoit que par cette voye éviter que son navire ne tombât entre les mains des ennemis ou des pirates, parce que cela étant, la perte a été causée par un cas tout à la fois fortuit & forcé. Du reste la présomption est de droit, qu'il y avoit nécessité de prendre un parti aussi violent, si le contraire n'est prouvé, faute de quoi les assureurs doivent répondre de la perte tout comme si le navire eût péri par le feu du Ciel ou par celui des ennemis.

Ainsi jugé en premier lieu par Arrêt de Bordeaux du 7 Septembre 1747, en faveur d'Elie Leyssan, Capitaine, qui avoit brûlé son propre navire, contre les assureurs.

En second lieu par Arrêt d'Aix du 30 Mars 1748, contre les assureurs du vaisseau *le Modeste*, auquel le Capitaine Artaud, poursuivi par des corsaires vers le Cap Trafalga, avoit mis le feu, & s'étoit sauvé sur la côte avec tout son équipage.

Et en troisième lieu, par Sentence de Marseille du 27 Avril audit an 1748, au rapport de M. Emerigon, au profit de Jacob Francia, Négociant de Bordeaux, contre les assureurs du vaisseau *l'Espérance*, auquel le feu avoit été mis

près du Bourg St. Pierre, côte d'Espagne, pour échapper à la poursuite des Anglois. Sa prise étoit inévitable sans cela.

Prise. Les assureurs sont garants, non seulement des prises faites par des ennemis ou des pirates; mais encore de celles qui sont induement faites par des amis, alliés ou neutres; en un mot de toutes prises justes ou injustes, faites par hostilités, brigandage ou autrement. Casa Regis, *disc.* 1, n. 118. & *disc.* 64, n. 8, Santerna, *de affec. part.* 5, n. 8. Cela est hors de doute. Sentence conforme de Marseille *unâ voce* du 18 Avril 1757, en faveur du sieur Tiran, propriétaire de la Corvette *la Marie-Anne*, contre ses assureurs. Ce navire qui, avant toute déclaration de guerre, avoit été pris par les Anglois & conduit à Minorque, fut rendu libre par la glorieuse conquête de Port-Mahon. De retour à Marseille, les assureurs prétendirent qu'il n'étoit point question là d'une prise; mais d'un simple arrêt de Prince. Sans avoir égard à leur exception, ils furent condamnés & *reçû* de payer les sommes par eux assurées, à la déduction du prix de la vente du navire & la cargaison. Arrêt conforme du Parlement d'Aix, du 13 Mai audit an 1757, au rapport de M. de Jouques.

Ils répondent tout de même des prises induement faites par les ennemis, quoique relâchées dans la suite. Ainsi jugé par Arrêt d'Aix du mois de Juin 1751, confirmatif d'une Sentence de l'Amirauté de Marseille du 3 Août 1750, au rapport de M. Emerigon, en faveur des créanciers des sieurs Lemere & Fils, contre les assureurs sur le pinque *le St. Charles*. Le navire avoit été pris par les Anglois depuis la publication de la paix, & ils l'avoient ensuite relâché.

Arrêt de Prince, déclaration de guerre, représailles. *Idem.* Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 5, n. 5, & cela sans augmentation de prime le cas arrivant; parce que l'assureur est censé l'avoir prévu, & par conséquent l'avoir pris pour son compte. Mais pour ce qui est de la déclaration de guerre surtout, comme il arrive rarement qu'elle surprenne & qu'on n'en ait pas eu des avis ou des soupçons quelque temps auparavant, les assureurs lorsqu'ils ont sujet de la craindre ont accoutumé de stipuler deux primes, l'une à l'ordinaire pour le cas de la paix, & l'autre plus forte, si la guerre survient pendant le voyage, V. *suprà* art. 7.

Et généralement toutes autres fortunes de mer. Divers Auteurs ont prétendu, entr'autres Santerna *de affec. part.* 3, n. 72 & *seq.* Casa Regis, Rocus, Stracha, &c. que les assureurs ne sont pas tenus des cas tout-à-fait extraordinaires, à moins que la police ne soit générale pour tous les cas exprimés & non exprimés. Mais cette exception, qui ne pourroit que donner matiere à des discussions fréquentes, n'est pas admissible parmi nous, à la vue de notre article qui comprend absolument *toutes fortunes de mer*, s'il n'y a quelque restriction par une convention expresse.



ARTICLE XXVII.

SI toutefois le changement de route, de voyage ou de vaisseau, arrive par l'ordre de l'assuré, sans le consentement des assureurs; ils seront déchargés des risques, ce qui aura pareillement lieu en toutes autres pertes & dommages qui arriveront, *par le fait ou la faute des assurés*, sans que les assureurs soient tenus de restituer la prime, *s'ils ont commencé à courir les risques.*

VOYEZ les articles 6 & 7 des assurances d'Anvers & le septieme des assurances d'Amsterdam.

Il en seroit de même du changement de route arrivé par le fait du maître ou capitaine, à moins qu'aux termes de l'art. suivant, l'assureur ne se fût chargé par la police de la baratterie de patron. Mais c'est à quoi l'on ne manque guere, non plus que de stipuler que l'assureur courra tous les risques maritimes, notwithstanding tout changement de route, de voyage, ou de vaisseau, avec déclaration qu'on déroge à l'Ordonnance en cette partie, comme en bien d'autres cas; ce qui est permis pour tous ceux où elle ne s'exprime pas en termes prohibitifs. Mais enfin, sans de pareilles clauses, l'Ordonnance auroit tout son effet. C'est aussi le droit commun, Loccenius, *de jure maritimo lib. 2, cap. 5, n. 10, fol. 169.*

Par le fait ou la faute des assurés. Ou de leurs préposée, agents, ou facteurs; & cela sans qu'aucune clause, puisse valablement charger les assureurs des dommages qui arriveroient de cette maniere. Une telle clause en effet, seroit absurde, illusoire & frauduleuse. *Pacta non sunt servanda quæ ad delinquendum provocant, leg. 5, ff. de pactis doctalibus.*

La perte provient du fait ou de la faute des assurés, si les marchandises sont de mauvaise qualité, si elles sont mal emballés, ou si le commerce en est prohibé. C'est ainsi que la loi, *cum proponas 3. cod. nauticio sænore*, parlant du cas où un emprunteur à la grosse a chargé des marchandises *prohibées*, qui par cette raison ont été confisquées, décide comme notre article, que le prêteur n'est nullement tenu de supporter cette perte, comme ne procédant pas d'un cas fortuit maritime; mais purement du fait & de l'extrême imprudence du débiteur.

Si la perte ou le dommage arrive aussi, par le fait ou par la faute du maître & des mariniers, les assureurs n'en sont pas tenus non plus de droit; mais par une clause de la police, ils peuvent y être assujettis en se chargeant de la baratterie de patron; & cette clause est permise par l'art. suivant. Il en seroit autrement, comme on vient de le dire, d'une stipulation qui soumettroit les assureurs à la garantie des faits de l'agent ou du facteur de l'assuré; & la raison est que le facteur représente essentiellement l'assuré, en telle sorte que c'est tout comme si l'assuré commettoit la faute lui même; ce qu'on ne peut pas dire absolument, lorsque la faute vient du maître ou capitaine, quoiqu'il soit du choix du propriétaire ou armateur du navire assuré.

S'ils ont commencé à courir les risques. Dès-là la prime est acquise en entier aux assureurs, quoique les risques n'aient pas duré long-temps, par quelqu'un des cas exprimés par cet article ou autrement. Cependant cela ne doit s'entendre que de la prime pour l'aller, si les risques ont cessé de courir contre les assureurs en allant; car il est décidé par l'art. 6 ci-dessus, que si la prime est stipulée pour l'aller & le retour, ce qu'on appelle prime liée, & que le vaisseau ne fasse point de retour, l'assureur ne gagnera que les deux tiers de la prime. Ainsi la décision étant applicable à notre hypothèse, il faut dire que les assureurs ne gagneront tout de même que les deux tiers de la prime stipulée en général pour l'aller & le retour, ou que celle qui aura été réglée séparément pour l'aller, sans préjudice en ce dernier cas seulement, du demi pour cent de l'autre moitié de l'assurance pour le retour. Cependant si le navire avoit fait naufrage, ou avoit été pris en allant, il seroit juste & naturel de déduire alors aux assureurs la prime liée en plein, que l'événement eût été prévu ou non dans la police.

En vertu de la clause qui est aujourd'hui de style dans les polices d'assurances, par laquelle clause il est permis de changer de route, *de naviger à droit & à gauche, à dextre & senestre côté, de faire échelles, d'aller & revenir, &c.* si le navire touche à quelque port dans sa route, que le capitaine y décharge & vende des marchandises, pour en prendre d'autres en remplacement, ou provenant du prix de celles qu'il a vendues; ces marchandises sont subrogées aux premières, à l'effet que les assureurs en courent les risques comme des premières & de celles qui sont restées dans le navire. Ainsi jugé par Sentence de Marseille du 12 Décembre 1749, au rapport de M. Emerigon, en faveur du sieur Jean Fiquet, négociant de Marseille, contre les assureurs sur les facultés; c'est-à-dire, sur les effets de la cargaison du vaisseau *la Minerve*.

Pareille Sentence du 30 Janvier 1751, en faveur du capitaine André-Vincent Fabre, contre les sieurs Nicolas & Cognié, assureurs sur une pacotille chargée dans le navire *le Marquis de Vaudreuil*, dont partie avoit été déchargée au Cap sur la route, & le prix converti en d'autres marchandises. Il fut jugé par-là que le péril de ces dernières étoit pour le compte des assureurs, en vertu de la clause portant pouvoir de faire échelle.

Il s'ensuit encore de cette clause, que les marchandises qui sont prises dans un port sur la route, pour compléter le chargement, sont aussi aux risques des assureurs. Arrêt d'Aix du 15 Juin 1746, en faveur des sieurs Arnaud & autres négocians de Bayonne, contre les assureurs sur les facultés du navire *le St. Bernard*. L'assurance étoit déclarée faite sur les marchandises qui se trouveroient chargées dans le vaisseau, à sa sortie de Bayonne jusqu'à Cadix. Le vaisseau avoit pris sur sa route des effets à Saint-Sébastien, & c'étoit la cause du refus des assureurs. Sans avoir égard à leurs exceptions, il furent condamnés de payer avec dépens, tant des causes principales que d'appel.

Mais la permission de changer de route, & de rétrograder, en un mot de dérouter, n'importe pas la faculté de changer le voyage & la destination annoncée du navire; elle donne seulement la faculté de détourner un peu de la route, pour toucher à quelque port, étant à la droite ou à gauche sur la route; d'aller & revenir d'un port à l'autre, même en rétrogradant, de manière toutefois que le navire revienne enfin à sa route, pour se rendre à la destination exprimée dans la police.

Mutari iter dicimus, cum capitaneus, retento semper primo proposito, & destinatione, in accessoriis totaliter illum non sequitur, mutando viam de recta in indirectam, vel plures scalas, pluresque portus attingendo, animo tamen & intentione prosequendi viaggium usque ad metam destinatam. Casa Regis, disc. 67, n. 23 & seq.

Il dit encore, *disc. 1^o, n. 131, & disc. 134 & 193*, que malgré cette clause le capitaine ne doit jamais se détourner beaucoup de sa route & du droit chemin : *verba hæc*, ajoute-t-il, *navigare à dextrâ & sinistrâ, hunc habent expositionem & conceptum, ut tantum diverti possit iter, quantum inserviat faciliori & tutiori navigationi, pro deveniendo ad portum destinatum, non autem ut in totum divertatur ab incæpto & destinato itinere.*

C'est aussi à quoi revient le sentiment de Stypmannus, *ad jus maritimum*, cap. 7, n. 413, fol. 463, en ces termes : *hæc clausula, ad dextram vel ad sinistram navigare premitiens, non permittit mutare lacum, sed tantum commoditatem magistro navis relinquit, quomodo cursum tenere vel dirigere velit, vel si, propter causas, littora legete, vel portum intrare velit, hoc ei maneat liberum.*

ARTICLE XXIII.

NE feront aussi tenus les assureurs, de porter les pertes & dommages arrivés aux vaisseaux & marchandises par la faute des maîtres & mariniers, si par la police ils ne sont chargés de la *baratterie de patron*.

C'EST la faute du maître & des mariniers, si les marchandises reçoivent du dommage lors de leur chargement, faute de bons guindages & cordages, ou parce que la manœuvre est mal faite, & que le navire n'est pas bien amarré, ou, pendant le voyage, pour n'avoir pas bien fermé les écoutilles. Art. 4, du tit. suiv. De même si les marchandises ont été mal placées dans le navire. Art. 23 de l'Ordonnance de Wisbuy; Loccenius, *de jure marit. lib. 2, cap. 5, n. 12, fol. 181*; Stracha, *de nautis, part. 3*, comme si se font des marchandises sèches, mises sous des barriques d'huile, d'eau-de-vie, vin, &c. si le navire est surchargé, s'il y a soustraction ou altération d'une partie des effets. Art. 7, 9 & 10, chap. 5 du Guidon; Stracha, *ibid.* pour tout ceci; Casa Regis, *disc. 23, n. 65 & seq.*

La raison pour laquelle les assureurs ne sont pas tenus de la perte en aucun de ces cas, n'est pas celle que donne le Commentateur; savoir, que, *omnia facta magistri debet præstare is qui eum præposuit, alioquin contrahentes deciperentur*; suivant la loi première, *de exercitoria actione*; ou du moins elle ne seroit applicable que contre l'assuré propriétaire ou armateur du navire, & nullement contre les autres marchands chargeurs. Art. 4, ch. 15 du Guidon, & aux notes.

Il y a donc une autre principe de décision: c'est que, par la nature du contrat d'assurance, l'assureur n'est chargé de droit de répondre que des pertes qui arrivent par cas fortuit, par fortune de mer; ce qui est tout-à-fait étranger aux fautes que peuvent commettre les maîtres & les mariniers. Et tel est le droit

commun. Rote de Gênes, *décif.* 166; Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 5, n. 5 & 10.

La baratterie peut se prouver par enquête, même en y faisant entendre les gens d'équipage. Stracha, *de affec. gloss.* 31, n. 5.

Cependant, par convention, les assureurs peuvent être obligés d'en garantir les assurés. Loccenius, *loc. cit.* n. 10, fol. 179. Et il ne faut pour cela, aux termes de notre article, conforme à l'usage de la Hollande, que les charger par la police de la baratterie de patron; termes énergiques qui comprennent absolument tout le dommage qui peut résulter du fait du maître & des gens de son équipage, soit par impéritie, imprudence, malice, changement de route, larcin ou autrement: sauf aux assureurs, comme subrogés de plein droit aux assurés, à se pourvoir en garantie contre le maître, dans tous les cas où les propriétaires ou les chargeurs auroient action contre lui, pour la réparation du dommage. Et cela avoit déjà été ainsi jugé par Arrêt du 26 Mars 1762. Journ. des Audiences, tom. 3, liv. 7, chap. 21.

Anciennement en France les assureurs étoient tenus de plein droit de la baratterie de patron; mais ce n'étoit que subsidiairement, & après avoir fait toutes les diligences convenables contre le maître. Art. 6, chap. 5, & art. premier, chap. 9, du Guidon, & aux notes. Au contraire, par l'art. 4 des assurances d'Anvers, il est défendu de charger les assureurs de la baratterie de patron. Il en est de même à Cadix, aussi-bien qu'à Rotterdam. Art. 5 de l'Ordonnance de ladite ville, à la suite de Weitsen; & véritablement il seroit à souhaiter que cette loi fût par tout observée, si son exécution n'entraînoit pas comme nécessairement des discussions sans nombre.

Pour la peine de la baratterie frauduleuse, voyez l'article 35, tit. premier, livre 2 *suprà*.

Quoique par la police d'assurance, les assureurs soient chargés de la baratterie de patron, la clause n'opere rien si c'est le propriétaire lui-même qui monte son navire, & si c'est le maître qui est assuré. *Illud nulla pactione effici potest, ne dolus præstetur, leg. si unus*, 27, §. 3, ff. de pactis. Quid si le maître est fils de l'assuré? Quoiqu'en droit *pater & filius, una eademque persona censentur*, il ne seroit pas juste de rendre l'assuré responsable des fautes du maître son fils, s'il n'y avoit preuve de collusion; attendu qu'étant reçu maître à l'Amirauté, il est reconnu capable de commander.

ARTICLE XXIX.

LEs déchets, diminutions & pertes, qui arrivent par le vice propre de la chose, ne tomberont point sur les assureurs.

IL en est aussi de même en fait de prêt à la grosse, suivant l'art. 12 du titre précédent; & cela, parce que ce qui arrive par le vice propre de la chose, ne peut-être réputé cas fortuit, art. 8, chap. 5 du Guidon, & art. 7 des assurances d'Amsterdam. L'art. 17 de l'Ordonnance de Rotterdam ajoute, si les assureurs

assureurs n'ont spécialement été chargés desdits risques. *Vide* ce qui a été observé sur ledit article 12 du titre précédent, & ce que dit le Commentateur sur celui-ci.

Ce n'est pas non plus un dommage arrivé par fortune de mer, que la perte d'une ancre causée par le frottement du cable sur des roches, qui l'ont rompu & coupé : c'est-là une suite naturelle du service des choses destinées à l'usage du navire. Et de même qu'on ne peut demander aux assureurs que le navire a perdu de sa valeur, pour avoir plus de service qu'il n'en avoit, ou parce que les cordages & les voiles sont usés ; de même, le navire étant à l'ancre, si les cables auxquels les ancres sont attachées, s'usent, rompent ou sont coupés par l'effet seul des courants ou du tangage du navire, les assureurs ne sont pas tenus de cette perte. Autre chose seroit si la violence des coups de vent ou de mer obligeoit de filer les cables, ou en causeroit la rupture ; & de même, si quelque coup de vent emportoit une voile, une vergue, & que le tout fût bien constaté par un procès-verbal du maître ou capitaine, signé des principaux de l'équipage, confirmé & attesté par une déclaration au greffe de l'Amirauté, à l'arrivée du navire. Cette distinction, au reste, est appuyée de la conséquence qui se tire tout naturellement de la première partie de l'art. 4 du tit. suiv.

Si le navire ne peut achever son voyage & qu'il soit jugé incapable de faire son retour, la question, si cet événement est à la charge des assureurs, ou non, dépend de savoir si c'est par des coups de mer, ou autre cas fortuit, que le navire est devenu hors d'état de servir, ou si c'est par vétusté & pourriture, ce qui gît en examen & visite du navire pour pouvoir juger, si, au départ, il étoit vraiment en état de faire le voyage ou non ; parce qu'en ce dernier cas les assureurs n'en doivent pas répondre, s'agissant d'un vice de la chose, quoiqu'en disent Stypmannus, *part. 4, cap. 2, n. 102, fol. 385, cap. 7, n. 332, fol. 458*, & Casa Regis, *disc. 1, n. 140*.

On cite sur ce sujet plusieurs Arrêts d'Aix & des Sentences de Marseille contre les assureurs ; mais ces préjugés, pour être juridiques, doivent avoir été rendus sur des preuves que les navires avoient été rendus innavigables par fortunes de mer. Cependant, qu'est-ce que ces preuves pour l'ordinaire ? Des procès-verbaux frauduleux de la part des capitaines, toujours disposés à favoriser les armateurs, sans égard à la vérité & à la justice.

A R T I C L E X X X.

NE seront aussi tenus des *pilotages*, *touages*, *lamanages*, des *droits de congé*, *visite*, *rapports* & d'*ancrage*, ni de tous autres *imposés sur les navires & marchandises*.

P*ilotages, touages & lamanages*. C'est ce que l'art. 8 du titre suivant, appelle menues avaries, qui doivent se payer un tiers par le navire & les deux autres tiers par les marchandises.

A l'égard des *droits de congé*. L'art. 9 les retranche du nombre des avaries, & veut qu'ils soient acquittés par les maîtres.

Les assureurs sont déchargés de tout cela par le présent article ; mais cela doit-il s'entendre aussi-bien du cas où ces frais & droits deviendront extraordinaires par quelque tempête ou coup de vent qui obligera d'aborder un port ou d'entrer en rivière, que de celui où ces mêmes droits ne seront devenus extraordinaires que par une suite naturelle du voyage, au moyen des escales qu'il devoit faire, ou par le fait particulier du maître ?

Ce qui fait penser qu'il n'y a point de distinction à faire à ce sujet, c'est que ces droits sont peu considérables en eux-mêmes, & qu'il est d'usage de stipuler dans les polices d'assurance que les assureurs ne seront tenus d'aucunes avaries qu'en cas qu'elles excèdent trois, quatre ou cinq pour cent.

Cependant il se peut faire que ces droits étant joints aux avaries, forment un total qui excède les 3, 4 ou 5 pour cent ; & alors il seroit naturel qu'ils fissent partie des avaries, étant occasionnés par tempête ou autre fortune de mer ; car on comprend bien que jamais les assureurs n'en peuvent être tenus, si ce sont des droits ordinaires, à payer au départ du navire & à son arrivée au lieu de sa destination, ou s'ils ne sont devenus extraordinaires que par le fait particulier du propriétaire ou du maître. Voyez l'art. 8 du tit. suivant.

Droit de congé, visite, &c. Il ne s'agit point là, comme l'a imaginé le Commentateur, » de la confiscation du navire & des marchandises, faite par le » maître ou les assurés d'avoir pris des congés, fait visiter des marchandises, » fait leur rapport, ou payé les droits d'ancrage, &c. » Si c'étoit là l'objet de l'article, il seroit autrement conçu. Tout ce qu'il a entendu décider, c'est que tous ces droits, qui doivent être acquittés respectivement par l'armateur, le maître & les marchands chargeurs, ne regardent pas plus les assureurs que les frais du pilotage, touage & lamanage.

Au reste, les droits de congé sont ceux du congé ou passe-port que le maître doit prendre nécessairement chez le Receveur de M. l'Amiral pour chaque voyage qu'il veut faire en mer. Les droits de visite sont ceux qui sont attribués aux Officiers de l'Amirauté pour la visite des navires, à l'effet de quoi, dans chaque port, il y a des huissiers-visiteurs. Les droits de rapport sont ceux dûs pour tous les rapports & déclarations que les maîtres sont tenus de faire à l'Amirauté, soit à leur arrivée, soit en cas de relâche dans chaque port. Les droits d'ancrage sont ceux qui sont dûs à M. l'Amiral pour la permission de mettre le navire à l'ancre, soit dans les rades, soit dans les rivières : droits qui se lèvent différemment sur les Etrangers & les François, comme il a été observé ci-dessus, art. 11, tit. premier du livre premier.

Enfin, les autres *droits imposés sur les navires & marchandises*, sont ceux dûs pour la soumission de ramener le navire au port où il est armé, pour une commission en guerre, pour le lestage & délestage, l'amarrage au quai, le parisis en l'isle de Ré, & généralement tous droits locaux, avec ceux d'entrée & de sortie dûs au bureau des fermes du Roi, suivant la nature & la qualité des marchandises.



ARTICLE XXXI.

IL fera fait désignation dans la police des marchandises sujettes à coulage; sinon les assureurs ne répondront point des dommages qui leur pourront arriver par tempête, si ce n'est que l'assurance soit faite sur le retour des pays étrangers.

VOYEZ l'article 17 des assurances d'Amsterdam.

Que dans la police, celui qui se fait assurer soit obligé d'exprimer les marchandises sujettes à coulage; il n'y a rien là que de naturel, puisque les risques étant plus grands, c'est une raison pour augmenter la prime, art. 4, chap. 2 du Guidon, & qui peut même ou empêcher d'assurer, ou faire qu'on n'assure que pour une moindre somme. Mais que cette obligation de déclarer les marchandises sujettes à coulage cesse, lorsque l'assurance est faite sur retour des pays étrangers; c'est ce dont on ne conçoit du tout point la raison, à moins qu'on ne dise que dans ce cas l'assuré est censé ignorer quelles sortes de marchandises lui seront envoyées en retour, & que la présomption est contraire si les retours lui sont faits de quelque port du Royaume ou de nos colonies.

Quoiqu'il en soit, l'usage est, & c'est aujourd'hui une clause de style, de stipuler dans les polices d'assurance, que les assureurs courent les risques sur les marchandises qui se trouveront chargées dans le navire, de quelque nature qu'elles soient, sujettes à coulage ou non.

Lorsque les marchandises sujettes à coulage sont aux risques des assureurs, ils répondent alors du coulage qui arrive, ou qui est censé être arrivé par tempête ou autre fortune de mer, à la déduction néanmoins du coulage ordinaire, tel qu'il est réglé par l'usage; parce que ce coulage ordinaire & inévitable, quelque heureux que soit le voyage, procédant du vice propre de la chose, ne peut être un risque maritime.

Ce coulage naturel & ordinaire, par rapport aux voyages de l'Amérique & autres de long cours, est arbitré pour les eaux-de-vie, les vins, les guildives & autres liqueurs, les huiles, &c. à 12 ou 15 pour cent; pour les sucres bruts, à 13 ou 14 pour cent; pour les indigos, de 10 à 20 pour cent, & quelquefois au-delà, suivant qu'ils ont été chargés plus ou moins secs.

Dans les voyages moins longs, comme de la Méditerranée en Flandres, en Hollande, dans la mer Baltique, le coulage ordinaire des liqueurs est de 3 à 4 pour cent; & s'il n'est question que du trajet du golfe d'Aquitaine en Normandie, Picardie, & toute la Manche, le coulage n'est estimé que 2 à 3 pour cent; ainsi du reste à proportion, quand il n'y a rien de réglé sur cela par la police.

Mais on y pourvoit assez souvent, & alors les assureurs n'en sont tenus qu'autant que le coulage se trouve excéder celui qui a été stipulé.

Par la raison que le coulage en général est inévitable, il seroit naturel que les assureurs, lorsqu'ils en sont tenus, n'en fissent raison qu'à la déduction du coulage stipulé. Cependant l'usage de cette place, est qu'ils le payent en plein

lorsqu'il excède, à l'exemple de ce qui se pratique en fait d'avaries, en quoi ils sont de pire condition que lorsque le coulage n'est pas stipulé ; puisque, comme il a déjà été observé, ils déduisent alors le coulage, tel qu'il est réglé par l'usage.

Il faut bien prendre garde, que quelque considérable que soit le coulage, on ne peut en faire un objet d'avarie, à moins qu'il n'y ait preuve que les futailles ont été endommagées par la tempête, ou autre fortune de mer ; sans cela le coulage ne peut être regardé que comme naturel, ou provenant du vice de la chose.

ARTICLE XXXII.

Si l'assurance est faite divisément sur plusieurs vaisseaux désignés, & que la charge entière soit mise sur un seul, l'assureur ne courra risque que de la somme qu'il aura assurée sur le bâtiment qui aura reçu le chargement, quand même tous les vaisseaux désignés viendroient à périr, & il rendra la prime du surplus, à la réserve du demi pour cent.

LE Guidon, ch. 13, dans une hypothèse afférante à notre article, suppose que les marchandises destinées pour plusieurs navires aient été chargées dans une seule barque ou allège, pour être renversées dans les navires, & que l'allège périsse ; dans ce cas, il décide que l'assureur n'est tenu de la perte que jusqu'à concurrence de la plus forte somme qui devoit être chargée dans l'un de ces navires ; mais cette décision est tout-à-fait irrégulière, & ne dérive nullement du principe de notre article, savoir, que l'assureur a entendu partager les risques sur plusieurs navires. On ne peut pas conclure delà, en effet, qu'il falloit autant d'allèges qu'il y avoit de navires, qui devoient recevoir les marchandises. Il suffisoit que ces marchandises fussent destinées à être réparties sur ces différens navires, aux termes de l'assurance, pour que leur perte tombe sur les assureurs ; car, enfin, il falloit les porter à bord de chacun des navires, & cela étant, il importe peu qu'elles aient été chargées dans une seule allège.

La division des marchandises ne regarde que les différens navires destinés à les recevoir. Si tout a été renversé dans un seul & qu'il vienne à périr, c'est alors que l'assureur est fondé à dire qu'il ne peut perdre sur ce bâtiment, qui seul a reçu le chargement, que la somme qu'il avoit assurée sur ce même bâtiment, & cela sans examiner quel a été le sort des autres navires sur lesquels il avoit également assuré, parce que l'assurance est caduque & frustratoire à leur égard, à défaut de chargement réel & effectif dans ces autres navires.

L'assurance ne peut donc avoir d'effet en pareil cas, que par rapport au bâtiment sur lequel seul il y a eu des marchandises chargées, & par conséquent que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle il avoit voulu courir le risque sur ce même bâtiment. Inutilement opposeroit-on à l'assureur que les

autres navires ayant péri tout de même, c'est tout comme si les marchandises chargées dans un seul, eussent été distribuées également sur tous; la vérité est que la perte de ces autres navires lui est tout-à-fait indifférente, puisqu'il n'y a été rien chargé. C'est un bonheur pour lui qu'il n'y ait eu de chargement que sur un seul navire; & comme il n'a pris les risques sur ce navire que jusqu'à une certaine somme, il doit être quitte en payant cette somme. Pour le surplus, l'assurance est caduque, & il n'est question de sa part, que d'en rendre la prime, s'il l'a reçue, à la réserve du demi pour cent pour sa signature.

Mais, encore une fois, la décision n'a rien de commun avec le transport des marchandises destinées pour chaque navire, & nul doute qu'elles ne puissent valablement être chargées dans une seule allée aux risques des assureurs.

Sur la question, si la disposition de cet article doit s'étendre au cas où le capitaine ou maître a chargé sur un autre navire que le sien, les marchandises qui lui avoient été confiées, & s'il en doit répondre, les deux navires venant à périr. Voyez *suprà* l'art. 9, tit. du capitaine, qui est le premier du liv. 2.

ARTICLE XXXIII.

LORSQUE les maîtres & patrons auront liberté de toucher en différens ports ou échelles, les assureurs ne courront point les risques des effets qui seront à terre, quoique destinés pour le chargement qu'ils auront assuré, & que le vaisseau soit au port pour le prendre, s'il n'y a convention expresse par la police.

DANS le cas où par l'assurance il est permis à l'assuré de faire différentes escales, les risques des marchandises à prendre dans les escales, se reglent de droit sur ceux que l'assureur a pris sur lui pour le chargement des marchandises dans le lieu du départ du navire; c'est-à-dire, que s'il a pris les risques des barques ou allées destinées à porter les marchandises au navire, il en fera de même dans les escales. Et comme cela n'a rien de commun avec les effets qui sont à terre, quoique destinés pour le navire, qui est à portée de les recevoir, parce qu'il n'y a pas encore là de risques maritimes, il s'ensuit que sans une clause formelle & expresse, insérée dans la police, l'assureur ne pourra être tenu de répondre du dommage qui arrivera aux marchandises tant qu'elles seront encore à terre. *Santerna de assen. part. 4, n. 49; Stypmannus ad jus marit. part. 4, cap. 7, n. 328, fol. 457.* Cette clause, comme exhortante, devoit se trouver rarement dans les polices d'assurances; cependant elle est assez usitée.



ARTICLE XXXIV.

SI l'assurance est faite pour un temps limité, fans désignation de voyage, l'assureur sera libre après l'expiration du temps, & pourra l'assuré faire assurer le nouveau risque.

C'EST prouve de nouveau que l'Ordonnance n'a pas entendu abroger l'ancien usage d'assurer pour un temps limité, & étendre nécessairement l'assurance au voyage entier du navire, soit pour l'aller, soit pour le retour. Si donc l'assurance est pour deux ou trois mois seulement, après l'expiration du terme, il n'y a plus de risques pour l'assureur; sa prime est gagnée, attendu que l'assurance ne subsiste plus, sauf le règlement des pertes & avaries qui auront eu lieu dans le temps des risques. Mais, encore une fois, ces sortes d'assurances ne se pratiquent plus que pour les navires armés en course, ou dans quelques affrètemens faits au Roi: les derniers affrètemens que nous ayons vu de cette espèce, ont eu pour objet la conquête du Port-Mahon.

ARTICLE XXXV.

MAIS si le voyage est désigné par la police, l'assureur courra les risques du voyage entier, à condition, toutefois, que si sa durée excède le temps limité, la prime sera augmentée à proportion, fans que l'assureur soit tenu d'en rien restituer, si le voyage dure moins.

IL est question ici d'une assurance singulière, faite pour un temps limité avec désignation du voyage du navire. On suppose dans ce cas, que l'assurance est pour tout le voyage, & que le temps de sa durée n'a été limité que dans l'idée qu'il n'en faudroit pas d'avantage pour que le navire se rendît à sa destination.

Dans cette hypothèse, l'article décide que l'assureur courra les risques du voyage entier, mais à une condition qui est toute à son avantage, en ce que, si le voyage dure plus que le temps limité par la police, sa prime augmentera à proportion; tandis qu'au contraire elle ne souffrira aucune réduction si le voyage dure moins, en quoi il n'y a pas de réciprocité. Aussi une telle assurance n'est-elle plus en usage.

Avant notre Ordonnance, la prime étoit réglée pour le gain, *ad ratam itineris & periculi*. Casa Regis, *disc.* 1, n. 50. Voyez l'article 12, chap. 9 du Guidon, dans Cleirac, p. 296.



ARTICLE XXXVI.

LEs assureurs seront déchargés des risques, & ne laisseront de gagner la prime, si l'assuré, sans leur consentement, envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui désigné par la police, quoique sur la même route; mais l'assurance aura son effet entier, si le voyage est seulement raccourci.

QUOIQUE'IL n'y ait pas non plus de réciprocité dans l'espece de cet article, il n'en est pas moins juste au fonds, parce que c'est uniquement par le fait de l'assuré, que le voyage est allongé ou raccourci; au lieu que le précédent suppose que le plus ou le moins de durée du voyage est le pur effet du hasard.

Si donc l'assuré allonge le voyage, en envoyant le navire en un lieu plus éloigné que celui désigné par la police, quoique sur la même route, il est tout naturel que l'assureur gagne sa prime, & qu'il soit déchargé de tous risques, dès que le navire sera parvenu à la hauteur du lieu désigné par la police. Dans le cas contraire, l'assureur n'aura pas moins gagné la prime, nonobstant le raccourcissement du voyage : c'est l'affaire de l'assuré, s'il a voulu abrégier le voyage. Il a pu faire courir moins de risques à l'assureur, mais il ne lui a pas été libre de les augmenter. Voyez le même art. 12, chap. 9 du Guidon.

En interprétation, ou plutôt à l'occasion de cet article & du 27 ci-dessus, il s'est élevé une difficulté, dont voici l'espece.

Jean de Marseille s'est fait assurer, par Pierre de Rouen, à 4 pour cent de prime ordinaire, & 30 pour cent d'augmentation en cas de guerre ou hostilités de la part des Anglois, la somme de 1000 liv. sur les facultés de son vaisseau, les risques à courir du jour du départ du navire de l'Amérique jusqu'à son arrivée à Marseille.

Le vaisseau arrivé à Cadix, Jean qui se trouve y avoir des effets pour 3000 liv. par conséquent pour 2000 liv. au-delà de la somme assurée, & qui, à cause des hostilités déjà commises par les Anglois, veut décharger ses effets à Cadix, propose à Pierre son assureur, la cessation des risques à Cadix, moyennant une réfraction raisonnable sur les 30 pour cent d'augmentation de prime; & sur le refus de Pierre, il fait décharger à Cadix de ses effets jusqu'à la concurrence de la somme de 2000 liv. c'est-à-dire, les deux tiers, laissant aux risques de l'assureur l'autre tiers dans le vaisseau, jusqu'à son arrivée à Marseille.

Pierre prétend que ce tiers resté dans le navire, ne peut pas demeurer en entier à ses risques; qu'il a gagné les deux tiers de la prime au moyen de la décharge faite à Cadix des deux tiers du chargement, attendu qu'il étoit assureur du tiers de la totalité de ce chargement, & qu'ainsi au lieu de courir le risque de la somme entière de 1000 liv. restée dans le navire, il ne le doit courir que jusqu'à concurrence du tiers.

Jean répond, que quoique la somme de 1000 liv. qu'il a fait seulement assurer, fasse le tiers de son chargement qui est de 3000 liv. ce n'est pas néanmoins le tiers précisément qu'il a fait assurer, mais simplement la somme de 1000 liv.

sur ce chargement; qu'ainsi il lui a été permis de décharger à Cadix pour son compte ce qui excédoit la somme de 2000 liv. uniquement assurée, & de laisser le reste dans le vaisseau aux risques de son assureur, depuis Cadix jusqu'à Marseille, où le voyage doit finir; l'assureur n'ayant rien à dire dès qu'il est resté sur le navire des effets jusqu'à concurrence de la somme de 1000 liv. assurée, & que ce n'est point à lui à demander raison de ce qu'il y avoit de chargé au-delà, comme n'ayant aucun intérêt excédant.

Cette question, proposée dans le *Mercur de France*, du mois d'Août 1756, page 123 & suivantes, a été résolue en faveur de Pierre, assureur; dans celui d'Octobre, deuxième volume, page 106 & suivantes, par un Avocat du Parlement de Bordeaux, & au profit de Jean, assuré, par un anonyme.

L'Avocat de Bordeaux a traité de sophisme les raisons de l'assuré, tandis que l'anonyme a trouvé que la difficulté formée par l'assureur, n'étoit qu'une pure chicane.

Dans l'espece particuliere, après les propositions de l'assuré, sur-tout après la déclaration par lui faite qu'il renonçoit à toute demande d'avaries, on ne peut s'empêcher effectivement de regarder l'assureur comme un homme un peu plus que difficileux; mais cela ne décide pas le point de droit.

Sur quoi portoit l'assurance de Pierre? Voilà le nœud de la question. Pierre; dit son défenseur, en assurant 1000 liv. sur un chargement de 3000 liv. a couru les risques de la totalité du chargement, jusqu'à concurrence du tiers. Son assurance, en un mot, s'étendoit sur l'intégrité du chargement, & en répondoit proportionnellement à l'intérêt qu'il y avoit pris, comme étant au lieu & place de l'assuré; de maniere que le chargement eût péri ou souffert des avaries jusqu'aux deux tiers, l'assuré n'eût pas supporté seul cette perte; il y auroit fait contribuer l'assureur à proportion, c'est-à-dire, pour un tiers de ces deux tiers de perte, comme ayant réellement assuré ces deux tiers aussi-bien que le tiers restant, jusqu'à concurrence du tiers du total.

Or, si l'assureur eût été tenu du tiers de ce qui auroit péri du chargement en cas de naufrage, ou autre accident maritime, il est juste par la raison des corrélatifs, qu'il entre en part de ce qui est arrivé à bon port de ce même chargement; en un mot, de ce qui a été déchargé, & par-là mis à couvert de tous risques. D'où il s'ensuit, qu'il a gagné la prime de la partie du chargement qui a été déchargée à Cadix; parce qu'il y avoit réellement intérêt, à raison de son assurance, qu'il en avoit couru nécessairement les risques jusqu'à Cadix, & que c'est l'affaire de l'assuré s'il a voulu y faire finir les risques, en abrégant d'autant le voyage.

Tel est le précis des moyens allégués par l'Avocat de Bordeaux en faveur de l'assureur; le reste n'est qu'une amplification, plus propre à embarrasser l'esprit qu'à le conduire à la décision.

Il faut avouer que ce raisonnement paroît plus conforme aux principes, que celui de l'anonyme, qui, se croyant obligé de convenir que si l'assurance eût été déclarée faite pour 1000 liv. sur un chargement estimé 3000 liv. l'assuré n'auroit pu faire décharger à Cadix les deux tiers de ce chargement, sans en devoir la prime, prétendant que c'est autre chose dans l'espece. Il se fonde sur ce que l'assurance n'a pas été faite sur un objet déterminé, mais simplement d'une somme de 1000 liv. d'où il conclut, qu'il suffit à l'assuré d'avoir laissé
dans

dans le navire, jusqu'à son arrivée à Marseille, des effets de la valeur de 1000 l. pour que l'assureur n'ait rien à dire, & soit tenu de courir les risques de cette somme entière de 1000 liv. dans le trajet de Cadix à Marseille. Mais, où seroit la raison de différence ? Qu'importe que le chargement soit estimé dans la police, ou qu'il ne le soit pas ? Cela peut-il changer la nature & les effets de l'assurance ?

Cependant est-il bien vrai que la décision, favorable à l'assureur, doive être prise pour règle absolument ?

Elle n'a pas d'autre appui que cet argument : l'assureur a couru le risque des accidens maritimes qui pouvoient arriver à la totalité du chargement, jusqu'à concurrence de la somme de 1000 liv. par lui assurée : donc qu'il a gagné la prime de ce qui a été déchargé à Cadix.

Qu'en cas de perte d'une partie du chargement jusqu'à l'arrivée du navire à Cadix, l'assureur eût été tenu d'en supporter sa part à proportion de la somme par lui assurée, cela n'est pas douteux ; mais que delà il s'ensuive qu'il ait gagné la prime de ce qui a été mis à terre à Cadix, la conséquence est trop brusque.

Si Cadix eût été le lieu du dernier reste du navire, & que le navire eût péri dans le port, après que l'assuré en auroit eu retiré pour 2000 liv. de ses effets, sans doute que l'assuré n'auroit pas été recevable alors à dire à l'assureur :
 » ce sont mes effets que j'ai fait mettre à terre, dans lesquels vous n'avez
 » rien à prétendre ; le surplus qui est resté des effets dans le navire, y est de-
 » meuré pour votre compte ; la perte survenue vous regarde seul, ainsi vous
 » devez m'en répondre en plein. »

Cette prétention en effet seroit aussi ridicule qu'injuste, parce que le voyage étant fini & les risques ayant été courus en commun, tant qu'il a duré, il faut nécessairement que la décharge des marchandises se fasse aussi pour compte commun ; en telle sorte que ce qui sera mis à terre tourne au profit de l'un & de l'autre indistinctement, & que le péril de ce qui reste encore à décharger soit partagé tout de même. Eh ! sur quel fondement, après tout, l'assuré prétendrait-il que ce seroit ses effets particuliers qu'il auroit mis à couvert, au préjudice de l'assureur, sans que celui-ci fût en droit de lui rétorquer que ces mêmes effets devroient au contraire être regardés comme sauvés à la décharge de son assurance ?

En un mot, la droite raison veut en pareil cas que, comme ils ont tous deux couru les risques des 3000 liv. de marchandises jusqu'à l'arrivée du navire à son dernier reste, le sort heureux ou malheureux de la décharge de ces mêmes marchandises, les regarde également en commun.

Mais il en doit être autrement, ce semble, lorsque le voyage n'est pas fini, & qu'ainsi il y a encore des risques à courir. Pourquoi, en effet, dans notre hypothèse, ne seroit-il pas permis à l'assuré de retirer, pour son compte, du navire qui a abordé un port sur sa route, les effets qu'il y a au-delà de la somme qu'il a fait assurer, & d'y laisser simplement la valeur de la somme assurée, aux risques en entier de l'assureur, celui-ci au moins n'ayant pas voulu que tout fût déchargé dans le même endroit, moyennant la réduction de la prime à proportion du voyage avancé ?

On ne manquera pas de faire valoir les risques que l'assureur a couru jusqu'à ce que le navire eût touché à Cadix. Mais, quoi ! ces risques ont-ils été

autres que ceux qu'il lui reste à courir encore de Cadix à Marseille ? Ces risques jusqu'à Cadix ont été bornés absolument à la somme de 1000 liv. & de Cadix à Marseille n'est-ce pas la même chose ?

La seule différence qu'il y ait , c'est que jusqu'à Cadix la perte du chargement ne l'auroit regardé que pour un tiers ; au lieu que de Cadix à Marseille le chargement étant réduit à 1000 liv. la perte qui pourra survenir sera toute pour son compte. Mais dans l'un & l'autre cas , son assurance ne l'aura jamais exposé à perdre plus de 1000 liv.

Si jusqu'à Cadix son assurance ne l'obligeoit à réparer la perte que pour un tiers , c'est qu'elle avoit un objet plus étendu , en ce qu'elle portoit sur la totalité du chargement , qui , étant de 3000 liv. l'intéressoit à la perte de ces 3000 liv. à proportion de la somme par lui assurée. Mais pour cela il ne couroit ni plus ni moins de risques que si le chargement eût été borné à 1000 liv. il n'étoit toujours question pour lui que de cette somme de 1000 liv. à cela près que le chargement étant de 3000 liv. il répondoit des 3000 liv. Mais comme ce n'étoit qu'à proportion , c'est-à-dire , pour un tiers seulement , sa condition étoit la même que si l'assuré n'eût chargé que pour 1000 liv. d'effets.

Les risques de l'assureur n'ayant donc jamais été plus grands ni moindres dans un temps que dans l'autre , par quelle raison n'auroit-il pas été permis à l'assuré de faire décharger à Cadix les deux tiers de son chargement , avec exemption de toutes primes , pour ne la payer , aux termes de la police , qu'en cas d'arrivée à bon port à Marseille du reste du chargement laissé dans le navire ?

C'est , dira-t-on , (du moins ne voit-on pas d'autre objection à faire) que le chargeur assuré jusqu'à 1000 liv. profiteroit des autres 2000 liv. après en avoir fait courir les risques à l'assureur , & sans en avoir , lui , couru les risques. Mais la réponse est , que si l'assureur a couru les risques de ce qui a été déchargé à Cadix , l'assuré chargeur les a courus tout de même , puisqu'en cas de perte il n'auroit pu demander que le tiers à l'assureur.

Si , au lieu de mettre à terre à Cadix les deux tiers de son chargement , l'assuré l'eût laissé aller en entier à Marseille , lieu de la destination du navire , les risques auroient continué de courir sur le même pied entre lui & l'assureur : mais alors l'assureur auroit couru les risques sur les 3000 liv. Au lieu qu'au moyen de l'opération faite à Cadix , il ne court plus risque que des 1000 liv. qu'il a assurés. Encore une fois , quel tort est fait en cela à l'assureur , pour qu'il ait lieu de se plaindre ?

Quoi ! parce que le chargement étoit de 3000 liv. & qu'ainsi les parties , sans le savoir peut-être , ou du moins sans intention de contracter une société , ont couru les risques de ce chargement , l'une pour deux tiers , l'autre pour un tiers , il faudra nécessairement que cet ordre soit gardé jusqu'à l'arrivée du navire à sa destination ? Eh ! où est la loi qui l'ordonne de la sorte ?

Supposons que l'assuré après avoir fait assurer 1000 liv. sur son chargement de 3000 liv. eût ensuite fait assurer le reste par deux autres personnes , dans la même hypothèse de l'arrivée du navire à Cadix , ne lui auroit-il pas été libre de concert avec ces deux autres assureurs de faire finir leurs assurances à Cadix , & en conséquence d'y faire décharger les deux tiers de ce chargement , sans que le premier assureur des 1000 liv. qui n'auroit pas voulu imiter leur exemple , eût rien à dire ? Si cela est , comme on n'en peut douter ,

parce que le grand nombre ne doit pas souffrir de l'entêtement & du caprice du nombre inférieur ; pourquoi en feroit-il autrement dans le cas qu'il n'y aura eu d'assurance que pour 1000 liv. puisque le chargeur aura été alors son propre assureur pour la partie du chargement excédante la somme de 1000 liv. simplement assurée ?

Concluons donc que , dans l'espece dont il s'agit , la prétention de l'assureur n'est pas fondée & que l'assuré pouvoit même consentir que l'assureur fut déchargé de toutes avaries , pourvu que les marchandises par lui laissées dans le navire , ne fussent pas plus sujettes à avaries , que celles qu'il en avoit retirées.

Je vas plus loin & je pense aussi , que l'assuré auroit pu faire décharger également à Cadix ses effets excédans l'assurance , quoiqu'ils eussent été au-dessous de la valeur de la somme assurée. La raison est , comme il a déjà été observé , que pour avoir couru les risques conjointement avec son assureur jusqu'à Cadix , il ne s'ensuit nullement qu'il puisse être obligé de continuer de les courir , n'y ayant aucune loi qui l'y assujettisse. Il doit donc lui être permis indistinctement de retirer des risques ce qu'il ne veut plus qui y demeure exposé ; & si l'assureur , par singularité , refuse de l'imiter , & en conséquence de résoudre l'assurance , c'est son affaire ; il est juste qu'il coure seul alors les risques de ce qui restera dans le navire pour faire le simple fonds de l'assurance.

En tout cas , si la prétention de l'assureur pouvoit l'emporter il en résulteroit de très-fâcheuses conséquences pour tout le commerce qui se fait par escales , sur-tout celui de l'Amérique , par le trouble & la confusion qu'une telle nouveauté jetteroit dans les diverses opérations qui s'y font nécessairement à chaque voyage de navire , & par les discussions sans nombre qu'elle feroit naître. Car enfin si la décision devoit être portée en faveur de l'assureur , il faudroit la reconnoître pour règle générale , applicable par conséquent à tous les cas semblables. Or cette règle , comment l'assortir à l'usage du commerce de l'Amérique ?

On sait que la destination d'un navire partant de France pour l'Amérique , n'est presque jamais fixe ; c'est-à-dire , qu'elle n'est pas plutôt pour un port que pour un autre ; & que lors même qu'un port y est désigné , la liberté est toujours laissée au Capitaine de courir la côte de St. Domingue , pour ne s'arrêter qu'aux endroits qui eu égard aux circonstances , conviendront mieux au débit de la cargaison. On sait aussi que le plus souvent l'assurance se fait à prime liée pour l'aller & le retour , tant en ce qui concerne la cargaison que le corps du navire.

Or dans le cas de prime liée , les assureurs sur la cargaison , que les sommes par eux assurées en égalent la valeur , ou qu'elles n'aillent qu'à la moitié , au tiers ou au quart , prétendent-ils avoir gagné la prime à proportion , sur les effets qui auront été déchargés d'escale en escale , jusqu'à ce que le navire soit arrivé au lieu de son reste , sans égard aux pertes qui seront survenues depuis les premiers déchargemens de marchandises ? Ne faudra-t-il pas qu'ils attendent le retour du navire en France ou port d'où il est parti & qu'ils courent les risques en plein sur les effets chargés pour le retour.

Dans la supposition même que la prime ne soit pas liée , & que l'assurance pour l'aller soit à part ou distinguée ; si l'assurance ne va par exemple , qu'à la moitié de la cargaison , les assureurs gagneront-ils la prime de ce qui sera dé-

chargé en différentes escales , quoique le tout n'excede pas la moitié libre & non assurée de la cargaison ? & si ensuite le reste des marchandises essuye des pertes ou avaries , ces mêmes assureurs ne les supporteront-ils qu'à proportion , quoique ce qui sera resté dans le navire aura rempli & au-delà le montant des assurances ?

Il faudroit décider en leur faveur , si dans l'espece ci-dessus , entre Jean de Marseille , & Pierre de Rouen , la cause de Pierre assureur étoit la meilleure ; & alors dans quel embarras ne jetteroient pas les distinctions à faire , pour juger quelle quotité de la prime auroit été gagnée , & quels risques auroient encore eu à supporter les assureurs ?

Mais le commerce peut-il s'accommoder de pareilles discussions , si compliquées , si difficiles à démêler ? Et mettant à l'écart ces vaines subtilités , n'est-il pas plus simple , plus uni & plus régulier de dire , qu'indépendamment de ce que le navire aura laissé sur sa route , les assureurs sont demeurés responsables de tout ce qui y aura resté , tant que ce reste aura suffi pour remplir le montant des assurances ; moyennant que tout cela soit constaté par des preuves juridiques ; c'est-à-dire , par des procès-verbaux & déclarations faites à l'Amirauté , de la quantité des marchandises déchargées , pour en faire la comparaison avec la facture générale du chargement.

Aussi lorsque la question fut proposée aux négocians de la Rochelle , en parurent-ils extrêmement surpris , ceux qui sont dans l'habitude d'assurer comme les autres.

Le plus grand nombre , que le bon sens & la droiture d'esprit guident dans la solution des difficultés que le commerce maritime fait naître de temps à autre , regarda celle-ci , comme une de ces misérables subtilités qui gagnent en d'autres places , & qui accoutumant les esprits à mettre en problème les questions les plus simples , menacent le commerce de devenir la victime des ravages que la chicane exerce , avec tant d'empire , dans les Tribunaux où sont discutées les matieres de Jurisprudence ordinaire.

Cependant comme cette question pourroit être jugée diversement , & qu'il est de la prudence de prévenir de pareilles contestations ; nos armateurs pour l'Amérique , ont jugé à propos de se mettre à couvert des difficultés qui pourroient leur être faites à cet égard , en prenant la précaution d'ajouter une nouvelle clause dans leurs polices d'assurance , en ces termes ou autres équivalens.

» Nous prenons en tout temps à notre charge , le total ou partie des marchandises de la présente assurance ; de manière qu'en cas de sinistre , il vous suffira de justifier , que lors de l'accident il y avoit dans le navire assez de marchandises , pour remplir le montant de nos signatures , sans avoir égard à ce qui auroit pu être précédemment déchargé dans les diverses escales que le navire aura faites. » Avec une pareille clause , la question élevée par Pierre de Rouen s'évanouit.



ARTICLE XXXVII.

SI le voyage est entièrement rompu avant le départ du vaisseau, même par le fait des assurés, l'assurance demeurera pareillement nulle, & l'assureur restituera la prime, à la réserve du demi pour cent.

D'UN autre côté, voici un avantage que l'assuré a sur l'assureur. Dès que la police est signée, l'assureur ne peut plus s'en dédire & se dégager sans le consentement de l'assuré; il n'a que la ressource de se faire réassurer s'il le juge à propos.

A la vérité, l'assuré ne peut tout de même se désister de l'assurance malgré l'assureur: mais ce qu'il n'a pas le pouvoir de faire directement, il le peut indirectement, ou en rompant le voyage avant le départ du vaisseau, ou en n'y chargeant aucunes marchandises. Dans l'un ou l'autre cas, l'assurance est nulle & caduque, & l'assureur doit restituer la prime, s'il l'a reçue d'avance, toujours à la réserve du demi pour cent. V. encore l'art. 12, ch. 9 du Guidon, p. 296.

Les marchandises ayant été chargées & le navire ayant mis à la voile, l'assuré est lié alors aussi étroitement que l'assureur, & il ne lui reste tout de même que la faculté de faire assurer la solvabilité de son assureur.

Si le voyage étant commencé, le navire relâche peu après dans le port, l'assuré pourra-t-il dans ce cas rompre le voyage, ou retirer les marchandises qu'il avoit chargées dans le vaisseau, à l'effet de rendre l'assurance caduque? Je ne le pense pas, par la raison que l'assureur a commencé de courir des risques, à l'exemple du fret qui est gagné en entier, lorsque le marchand chargeur retire ses marchandises pendant le voyage, suiv. l'art. 8 du tit. 3, ci-dessus.

J'en dis autant du cas où l'assureur aura couru le risque des marchandises chargées dans des allées, pour être renversées à bord du navire; & cela quoique le voyage soit rompu avant le départ du vaisseau, ou que le marchand chargeur ait retiré ses marchandises du navire, parce qu'il me paroît que cet article en parlant du départ du vaisseau, suppose que les risques pour l'assureur n'ont dû commencer qu'au moment que le navire aura mis à la voile. Si donc ils ont commencé plutôt, c'est tout comme si le voyage fût commencé.

ARTICLE XXXVIII.

DÉCLARONS nulles les assurances faites après la perte ou l'arrivée des choses assurées, si l'assuré en favoit ou pouvoit savoir la perte, où l'assureur l'arrivée, avant la signature de la police.

IDEM. L'art. 20, des assurances d'Amsterdam.

Quoiqu'il soit de l'essence de contrat, qu'il y ait des risques à courir pour sa validité, l'assurance peut néanmoins être légitimement faite sur des

effets perdus ou arrivés à bon port, en considération de la bonne foi des parties. Elles ont cru que les risques n'avoient point cessé, & cela a paru suffisant pour en faire subsister l'assurance en pareil cas.

Mais sans cette bonne foi, la convention seroit illicite & frauduleuse, par conséquent nulle. Grotius *de jure belli & pacis lib. 2, cap. 12, §. 23*. Puffendorf, du droit de la nature & des gens, liv. 5, ch. 9, §. 8; & tous les autres auteurs qui ont traité la matière. Cela est en effet indubitable, si l'assuré favoit la perte avant la signature de la police, ou l'assureur l'arrivée des effets: mais comme la preuve de la connoissance du fait, n'est pas facile à rapporter, notre article pour éviter toute surprise, fait dépendre le sort de l'assurance, du point de savoir si l'assuré a pu être instruit de la perte, ou l'assureur de l'arrivée du navire & des effets, avant la signature de la police. Et toute la différence qu'il y a à faire sur cela; c'est que si la connoissance n'est que présumée, il n'en résultera que la nullité de l'assurance avec la peine ou l'indemnité réglée par l'art. 41 ci-après, sans intéresser la probité & la réputation de l'assureur ou de l'assuré; au lieu que la connoissance certaine du fait, imprimant sur celui qui l'avoit, une note d'infamie, pourra selon la nature des preuves, l'assujettir à des peines dont la moindre sera la dégradation du titre de Négociant.

ARTICLE XXXIX.

L'ASSURÉ sera présumé avoir su la perte, & l'assureur l'arrivée des choses assurées, s'il se trouve que, de l'endroit de la perte ou de l'abord du vaisseau, la nouvelle en ait pu être portée avant la signature de la police dans le lieu où elle a été passée, en comptant une lieue & demie pour heure, *sans préjudice des autres preuves qui pourront être rapportées*

LE ch. 4 du Guidon & l'art. 24 des assurances d'Amsterdam, tant au texte qu'aux notes, d'où le Commentateur a tiré, à son ordinaire & sans en avertir, tout ce qu'il a dit sur cet article & sur le précédent, admettent la même présomption en comptant une lieue & demie par heure. *Idem Kuricke Diatriba de affec. fol. 832, n. 4; Casa Regis, disc. 6, n. 17 & seq. Stracha de affec. gl. 27, n. 5; Rocus, page 205.*

Ce que le Guidon ajoute simplement, c'est qu'à cause de la difficulté de constater à qu'elle heure du jour la perte sera arrivée, il faut la compter à midi; mais cela n'a aucun fondement, & c'est par les circonstances absolument qu'il faudra se régler pour la détermination de l'heure.

Si donc la nouvelle du sort du navire a pu être portée, avant la signature de la police, dans le lieu où elle a été passée, c'en est assez pour annuler l'assurance, que les parties aient su la nouvelle ou non; parce que la présomption est de droit, en ce cas que l'un ou l'autre ne l'a pas ignorée.

L'article ajoute, *sans préjudice des autres preuves qui pourront être rapportées*; c'est-à-dire, que celui qui a intérêt de faire déclarer l'assurance nulle, est recevable à prouver, soit par titres ou par témoins, attendu qu'il s'agit de dol &

de fraude, que l'autre a véritablement su la nouvelle, quoique depuis l'événement il ne se soit pas écoulé assez d'heures, pour former, à raison d'une lieue & demie par heure, la présomption admise par cet article; & à l'effet de parvenir à la preuve testimoniale, il n'est pas douteux, comme l'observe le Commentateur, qu'on ne puisse faire entendre les gens de l'équipage. Stracha. *ibid.* n. 6, Rocus, page 243.

ARTICLE XI.

SI toutefois l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, elle subsistera s'il n'est vérifié par autre preuve que celle de la lieue & demie pour heure, que l'assuré savoit la perte, ou l'assureur l'arrivée du vaisseau, avant la signature de la police.

AUTRE chose est de savoir la perte d'un navire ou de son chargement en tout ou partie, & autre chose est d'avoir lieu, & même un juste sujet de le craindre. C'est pour lors que l'on peut faire l'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles, comme le permet notre article, d'après l'article 21 de assurances d'Amsterdam déjà cité, auquel est conforme l'article 9 de l'Ordonnance de Rotterdam, que l'on trouve à la suite du traité des avaries de Quintin Weitsen. C'est aussi l'avis de Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 5, n. 8; de Kurricke, *suprà* fol. 832, n. 4; de Casa Regis, & de Targa, sans qu'on trouve aucun Auteur d'avis contraire.

Il importe donc peu, en ce cas, que la perte fût déjà arrivée, & qu'aux termes de l'article précédent, l'assuré pût être présumé en avoir eu connoissance; l'assurance n'en seroit pas moins valable: à moins qu'il ne fût vérifié, par toute autre preuve que celle de la lieue & demie par heure, que l'assuré savoit réellement la perte, ou l'assureur l'arrivée du vaisseau.

Au surplus, à défaut de preuve, dont le mérite dépend des circonstances & de la prudence du Juge (Rote de Gênes, *disc.* 36 & 42; Casa Regis, *disc.* 6, n. 7 & seq. Stracha, *de affec. gl.* 27, n. 6), celui qui demande la nullité de l'assurance peut obliger l'autre d'affirmer par serment qu'il n'avoit pas réellement connoissance de l'événement avant la signature de la police: car c'est le moment de la signature qui décide entièrement. *Idem.* Loccenius, *ibid.* & les autres Auteurs ci-dessus cités.

Il importe peu aussi que le commettant n'ait pas su la perte ou l'arrivée du navire, si son commissionnaire qui a stipulé l'assurance, la savoit. Casa Regis, *disc.* 8 & 9. Cela est sûr suivant la règle, *qui per aliam facit per se ipsum facere videtur.*

Mais si au contraire le commissionnaire ignoroit l'événement, l'assurance est bonne, quoique le commettant le sût. Le même Casa Regis, *disc.* 9, n. 19 & seq. Arrêt d'Aix du mois de Mai 1749. Mais cela ne peut s'entendre que du cas où le commettant ignoroit tout de même l'événement, lors de la date de son ordre pour assurer; autrement la fraude seroit manifeste. De même s'il a été informé à temps pour révoquer l'ordre, & qu'il ne l'ait pas fait.

ARTICLE XL I.

EN cas de preuve contre l'assuré, il sera tenu de restituer à l'assureur ce qu'il aura reçu, & de lui payer double prime; & si elle est faite contre l'assureur, il sera pareillement condamné à la restitution de la prime, & d'en payer le double à l'assuré.

DU plus au moins, la fripponnerie est la même de la part de l'assureur qui assure un navire qu'il fait rendu à bon port, & de la part d'un assuré qui fait avant l'assurance, la perte de l'objet qu'il fait assurer.

Le crime de l'assuré est néanmoins beaucoup plus grand, attendu l'extrême différence qu'il y a, au moins en temps de paix, entre la prime & la valeur de la chose assurée. Cependant la peine prononcée par cet article est la même absolument contre l'assureur & l'assuré.

D'un autre côté, si l'article supposoit une pleine conviction du délit, la peine, qu'il borne à une double prime, seroit trop légère. C'est pourquoi il semble plus naturel de penser que la preuve dont il parle, ne regarde que celle résultante de la lieue & demie par heure, & que le cas de la fraude bien constatée est laissé dans les termes du droit commun.

Selon l'Auteur des notes sur le ch. 4 du Guidon, le Consulat soumet à l'amende de 100 liv. celui qui sciemment a fait assurer un navire perdu: mais cette peine est encore trop légère, en la joignant même aux dommages & intérêts de l'assureur; & je ne doute point qu'en pareil cas il n'y eût lieu de prendre la voye extraordinaire contre l'assuré, pour lui faire infliger des peines proportionnées aux circonstances qui pourroient aggraver ou diminuer son délit. Aussi Stracha, *de affec. gloss.* 27, n. 4, veut-il qu'il soit puni comme stellionataire. V. Casa regis, *disc.* 1, n. 19 & *seq.* L'art. 9 de l'Ordonnance de Rotterdam, ci-dessus cité, dit qu'il sera puni comme faussaire. Voyez *suprà*, art. 38.

ARTICLE XLII.

LORS QUE l'assuré aura eu avis de la perte du vaisseau ou des marchandises assurées, de l'arrêt de Prince, & d'autres accidens, étant aux risques des assureurs, il sera tenu de leur faire *incontinent* signifier, ou à celui qui aura signé pour eux l'assurance, avec protestation de faire son délaissement en temps & lieu.

AURA eu avis. Il n'est point nécessaire que cet avis soit certain & bien justifié, pour être en droit de le faire signifier aux assureurs; à moins que le délaissement ne se fasse en même temps: mais il ne faut pas aussi que cet avis soit léger & frivole.

De l'arrêt de Prince, *infra* art. 52.

Incontinent.

Incontinent. Cela est juste, à cause de la bonne foi du contrat, & que l'assuré ne doit rien laisser ignorer à l'assureur de ce qui concerne l'assurance. Mais ce terme *incontinent* ne doit pas être pris à la rigueur; & l'assuré sera à couvert, sinon de tout reproche, au moins de toute fin de non recevoir, s'il se pourvoit dans les délais portés par l'article 48 ci-après.

Avec protestation de faire son délaissement en temps & lieu. Par l'article suivant, au lieu de protestation, le délaissement peut être fait en même temps que la dénonciation de l'avis de la perte: mais cela n'est pas nécessaire. Et parce qu'il importe souvent à l'assuré de ne pas faire un délaissement qui lui fait perdre la propriété de la chose assurée, cet article lui accorde la faculté de protester de faire son délaissement, si besoin est; afin qu'il puisse prendre connoissance de l'état de toutes choses, & ne se déterminer qu'en connoissance de cause. Tant d'assurés se sont mal trouvés d'avoir fait leur délaissement à la légère, qu'il en est peu aujourd'hui qui tombent dans cette faute.

Cette faculté, au reste, de protester est ancienne, comme il résulte du Guidon, ch. 7, art. 1 & 4, tant au texte qu'aux notes, d'où le Commentateur a encore tiré ce qu'il a dit à ce sujet.

Le temps de faire le délaissement est celui réglé par les articles 48 & 49 ci-après, n'étant pas d'usage d'en parler dans les polices d'assurances.

ARTICLE XLIII.

POURRA néanmoins l'assuré, au lieu de protestation, faire en même temps son délaissement, avec sommation aux assureurs de payer les sommes assurées dans le temps porté par la police.

L'ARTICLE premier du chap. 3, & l'article 2 du ch. 7 aussi du Guidon, sont conformes à cet article.

Le délaissement doit être fait & notifié par un notaire, huissier ou sergent: mais dans les lieux où il y a un greffe des polices d'assurance, le greffier peut faire la signification, avec sommation aux assureurs, ou à ceux qui ont signé pour eux, de payer les sommes assurées dans le temps porté par la police, ou à défaut de stipulation dans le délai prescrit par l'Ordonnance.

A Marseille, la notification se fait par une simple déclaration à la Chambre de Commerce, & cela vaut signification à chacun des assureurs. Il seroit à souhaiter qu'il en fût de même dans toutes les villes où il y a Chambre de Commerce, cela éviteroit bien des frais.



ARTICLE XLIV.

S Il le temps du paiement n'est point réglé par la police, l'assureur sera tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement.

N'Y ayant pas de temps fixé par la police pour le paiement, cet article assujettit l'assureur à payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement: en quoi l'article 5 des assurances d'Amsterdam a été préféré à l'article 18 de celles d'Anvers, & l'article 2, ch. 7 du Guidon, qui ne donnent aux assureurs que deux mois de délai.

Ce n'est que du jour de la signification du délaissement que le délai commence à courir, & non pas du jour de la dénonciation de l'avis de la perte, avec simple protestation de faire le délaissement dans la suite; parce qu'il n'y a que le délaissement réel & effectif qui transfère aux assureurs la propriété de ce qui peut être recouvré des choses assurées, & qui puisse par conséquent les assujettir au paiement de l'assurance.

ARTICLE XLV.

EN cas de naufrage ou échouement, l'assuré pourra travailler au recouvrement des effets naufragés, sans préjudice du délaissement qu'il pourra faire en temps & lieu, & du remboursement de ses frais, dont il sera cru sur son affirmation, jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouverts.

LE soin que peut prendre l'assuré de faire travailler au sauvement des effets naufragés, ne le prive donc pas, aux termes de cette article, du droit de faire son délaissement dans la suite, & cela quoiqu'il n'ait aucun intérêt particulier au sauvement; c'est-à-dire, quoique les effets qu'il a fait assurer n'excèdent pas la somme assurée: parce que, dans ce cas, il agit au nom des assureurs, dont il est en cette partie procureur né.

Et non seulement il peut faire travailler au sauvement des effets; mais même il le doit en rigueur jusqu'à l'arrivée des officiers de l'Amirauté, si la chose est en son pouvoir: comme s'il est sur le navire, sur-tout s'il en est le capitaine; il le doit alors, soit avant, soit après avoir donné connoissance aux assureurs du naufrage ou de l'échouement, à peine de tous dépens, dommages & intérêts envers eux; parce que l'inaction en pareil cas seroit frauduleuse, & pourroit être imputée à délit. Du moins en pareilles circonstances, ne sauroit il trop tôt leur notifier l'accident, afin qu'ils puissent donner leurs ordres pour le sauvement.

Mais en attendant, tout ce qu'il fait pour le recouvrement du navire & des effets, il est censé ne le faire qu'au nom des assureurs; & soit qu'en cas de

naufnage il réussisse à retirer une partie des effets, soit qu'en cas de prise il obtienne la main-levée de tout ou de partie, il n'en est pas moins recevable à faire l'abandon aux assureurs, sauf le compte qu'il doit rendre de ce qu'il aura recouvré. Sentence de l'Amirauté de Marseille du 27 Juillet 1758, rendue en faveur du sieur Barthelemi Benza, commissionnaire du capitaine Ghiglino, sans égard à l'objection des assureurs, que Benza étoit d'autant moins fondé dans l'abandon par lui fait pour le compte de son commettant Ghiglino, qu'il se pouvoit faire que ce Ghiglino se contentât des effets dont il avoit obtenu la main-levée à la Nouvelle-York. Cette Sentence a été confirmée par Arrêt d'Aix du 3 Mars 1759, au rapport de M. de Coriolis.

L'assuré étant ainsi autorisé à faire travailler au sauvement, il est juste qu'il soit remboursé des frais qu'il aura faits à ce sujet, & que sur cela on n'exige pas de lui des pieces justificatives de sa dépense; mais qu'il en soit cru à son affirmation, suivant cet article. Ainsi jugé par Sentence aussi de l'Amirauté de Marseille du 27 Janvier 1750. Toutefois son remboursement sera borné à la valeur des effets recouvrés; à moins que les assureurs ne lui aient donné un pouvoir spécial de travailler au sauvement: parce que cela emporte de droit l'obligation de le dédommager de toutes ses mises indistinctement, sans égard à la valeur des effets sauvés.

Il est difficile néanmoins que les frais excèdent la valeur des effets sauvés. En tous cas, cela ne feroit pas honneur aux officiers de l'Amirauté, dans le département desquels le naufrage ou échouement feroit arrivé.

ARTICLE XLVI.

NE pourra le délaissement être fait qu'en cas de prise, naufrage, bris, échouement, arrêt de Prince, ou *perte entiere des effets assurés*; & tous autres dommages ne seront réputés qu'avarie, qui sera régalée entre les assureurs & les assurés, à proportion de leurs intérêts.

IL ne feroit pas juste que, pour quelque dommage arrivé au navire ou aux marchandises, l'assuré fût en droit d'en faire l'abandon ou délaissement aux assureurs, à l'effet de les obliger de payer le montant de l'assurance. Tout ce qu'il peut prétendre en ce cas, c'est le payement du dommage que la chose assurée a souffert, ce qui s'appelle avarie, qui, soit particuliere ou commune, est toujours pour le compte des assureurs, dès qu'elle procède de cas fortuit & de fortune de mer.

C'est pour cela que le présent article veut que le délaissement ne puisse être fait que dans les cas qu'il exprime: mais delà il ne s'ensuit point qu'il soit valable, & nécessairement acceptable dans tous ces cas indistinctement.

Le premier, qui est celui de la prise, ne souffre aucune difficulté, que la prise soit juste ou injuste; attendu que l'article ne distingue point, non plus que le 26 ci-dessus, & que de maniere ou d'autre, c'est toujours une fortune de mer. Il n'y a point non plus de distinction à faire à cet égard, entre le

navire & les marchandises, tout étant pris; & l'espérance de la restitution; dans le cas d'une prise injuste, n'est point une raison pour exclure ou retarder l'abandon.

Le second & le troisième, qui comprennent le naufrage & le bris, sont aussi sans difficulté, par rapport au navire, attendu qu'en pareilles circonstances le navire est perdu sans ressource. Mais il se peut que les marchandises soient sauvées, de manière qu'elles n'aient reçu que peu de dommage; & cela étant vérifié, ce n'est pas le cas d'en faire le délaissement, ou du moins de forcer les assureurs de l'accepter. Il ne s'agit que du paiement de l'avarie si les assureurs offrent de faire rendre promptement les effets au lieu de leur destination.

Je retoucherai ce point avant de laisser cet article; parce que je fais bien qu'en cela je m'éloigne du sentiment commun des Négocians.

A l'égard du quatrième cas qui concerne l'échouement simple, non seulement il en faut dire autant au sujet des marchandises qui ne seront qu'avariées en partie; mais encore du navire, s'il y a moyen de le relever & de le remettre en état de naviger, moyennant un radoub.

On comprend qu'il est de l'intérêt des assureurs de réduire en avaries, autant qu'il se pourra, tous les dommages arrivés au navire & aux marchandises de son chargement, parce que l'assurance ne les oblige pas de faire bon de la valeur donnée au navire ou aux effets indistinctement; mais seulement de réparer les pertes & les déchets qu'ils pourront souffrir par fortune de mer.

Par rapport au navire, il n'est pas douteux qu'il ne diminue considérablement de valeur dans un voyage de long cours, & cela par une suite nécessaire de la navigation, quelque heureuse qu'on la suppose. Or, les assureurs n'étant nullement obligés de faire bon à l'assuré de la moins valeur du navire à son arrivée à bon port; ils ne peuvent pas en être tenus non plus, en cas de simple échouement; & tout ce qu'on peut exiger d'eux, c'est qu'ils le remettent en état de servir en réparant le dommage qu'il a reçu par son échouement. C'est bien assez qu'en cas de naufrage avec bris, ils soient assujettis au paiement de la somme à laquelle le navire a été légitimement estimé par la police, sans aucune déduction pour raison de la diminution que le navire a dû nécessairement souffrir dans sa valeur pendant le voyage jusqu'au jour du naufrage. C'est bien assez, dis-je, qu'ils supportent alors la perte en entier & l'on ne conçoit pas même, lorsque le navire n'a pas de fret à recouvrer; comment s'est établi l'usage de ne leur faire aucune déduction en pareil cas, puisqu'ils ne répondent que des cas fortuits & nullement du vice de la chose, ou de la diminution qu'elle souffre par le seul usage. Quoiqu'il en soit, on ne peut toujours argumenter du naufrage à l'échouement, & dès qu'il y aura moyen de radoubier le navire & de le remettre en état de servir, les assureurs seront quittes en satisfaisant à cet engagement, chacun pour ce qui les concerne. C'est aussi l'avis de Pereira de Castro, *decis.* 56, n. 10.

De même en fait de marchandises, l'assureur ne garantit pas qu'elles seront vendues à leur arrivée à bon port, le prix auquel elles auront été estimées par la police ou qu'elles auront été achetées; il répond simplement des pertes qu'elles auront essuyées par cas fortuit. Ainsi toutes les fois que les marchandises ne sont avariées que jusqu'à un certain point, il lui est libre de refuser le délaissement qui lui en est offert, en déclarant qu'il se soumet au paiement de l'avarie.

Le cinquieme cas est, *l'Arrêt de Prince* par représailles ou autrement, sur quoi voir les art. 49 & 50, ci-après.

Le sixieme & dernier cas, regarde *la perte entiere des effets assurés*, perte qu'il faut supposer être arrivée par quelque cas, autre que quelqu'un des cinq ci-dessus, comme par jet, feu, pillage, coups de mer, ou autre accident maritime. Il n'est pas douteux alors que l'assuré ne soit fondé à demander le paiement de l'assurance.

Mais ces mots, *perte entiere*; doivent-ils être pris rigoureusement à la lettre? Ou ne souffrent-ils point interprétation, de maniere, que la perte soit réputée totale, si au moyen de l'avarie, il n'y a plus de proportion entre la valeur des effets au temps de leur chargement & celle qu'ils ont après le dommage qu'ils ont essuyé?

Je le croirois volontiers, & sur cela je prendrois même pour règle l'article premier, ch. 7 du Guidon, qui admet le délaissement lorsque l'avarie cause à la marchandise un dommage qui excède la moitié de sa valeur. Car enfin si la perte devoit être entiere, il y auroit très-rarement lieu au délaissement effectif, & l'assuré fort souvent ne seroit pas pleinement indemnisé; car il est des avaries qui augmentent de jour à autre.

Mais cette règle ne peut avoir d'application qu'aux marchandises vraiment avariées par mouillure, ou autre fortune de mer, qu'elles soient restées dans le navire, ou qu'elles ayent été sauvées sur les flots, & nullement à celle dont une partie aura été perdue par le jet, le feu, le pillage, ou autrement, & dont l'autre partie aura été conservée sans aucun dommage.

Par exemple, de trois balots de marchandises, deux auront été jettés à la mer, auront péri par le feu, ou auront été pillés par un corsaire; ce n'est pas le cas d'abandonner le troisieme, il faut que l'assuré le retienne & qu'il se borne à demander le paiement de la valeur des deux autres, si l'assureur refuse le délaissement.

De même si la perte procède d'avarie, & qu'il n'y ait d'avariés que deux des trois balots, l'assuré ne pourra non plus, forcer l'assureur d'accepter le délaissement du troisieme; mais si les trois balots sont tellement avariés tous trois que leur valeur actuelle soit inférieure de plus de moitié à leur premiere valeur; ce sera le cas du délaissement, tout comme si la perte étoit totale.

Les mêmes distinctions auront lieu en fait d'assurances sur des indigos, des sucres, &c. en observant toutefois que quoique l'assureur ne puisse être forcé d'accepter l'abandon des effets non avariés, avec ceux qui le sont, il lui est permis néanmoins d'exiger que le délaissement lui soit fait du total, ou de renvoyer l'assuré à une simple demande en paiement d'avaries, par la raison que celui-ci, aux termes de l'article suivant, ne peut pas faire délaissement d'une partie & retenir l'autre.

Dans le fameux procès de la Chambre d'assurance de Paris, dont il a été parlé sur l'article 19 ci-dessus, elle soutenoit absolument que le délaissement ou abandon ne pouvoit être fait sans rapporter la preuve de la perte entiere des effets assurés. Il ne se pouvoit rien de plus absurde, & ses parties adverses démontrèrent l'erreurd de sa proposition d'une maniere sans réplique. Mais eux de leur côté passioient le but, en ce qu'ils prétendoient qu'il suffisoit qu'il y eût naufrage & même un simple échouement, pour autoriser l'abandon, sans exami-

ner la perte qui s'en étoit ensuivie, parce que disoient-ils, aux termes de cet article, « l'abandon est permis dans ces deux cas, quels que puissent être les » effets sauvés, dont le plus ou le moins de valeur n'entre point en considération pour légitimer l'abandon. »

Ils parloient ainsi, d'après un parère de la chambre de commerce de Marseille; & ne faisoient pas attention néanmoins que ce parère supposoit un échouement avec bris, cas qui revient au naufrage.

Quoiqu'il en soit, ces principes ne sont pas de nature à pouvoir être adoptés, au moins sans distinction ou modification.

En fait d'assurance sur le navire, que le naufrage ou l'échouement avec bris; puisse autoriser sur le champ l'abandon du navire, cela n'est pas douteux; mais en simple échouement sans bris, ce sera autre chose, si le navire peut être relevé, radoubé & conduit à sa destination. C'est donc un fait à vérifier pour décider de la validité ou de l'inutilité de l'abandon fait aux assureurs.

Ces deux propositions ne sauroient être raisonnablement contestées, & delà il s'ensuit que ceux-là s'abusent, qui prétendent que par cet article, l'échouement simple est comparé au bris & naufrage, & l'effet que l'assuré puisse faire son abandon aussi efficacement dans un cas que dans l'autre.

Par Sentence de l'Amirauté de Marseille du 22 Août 1752, il avoit été jugé à l'occasion d'un navire qui avoit talonné sur des roches, & qui avoit été retiré de son échouement par les soins de l'équipage, que l'assuré étoit fondé à demander aux assureurs, *déclarés francs & quittes d'avaries* par la police d'assurance, le payement de ce qu'il lui en avoit coûté pour radoubier le navire & le remettre en état de continuer son voyage; mais par Arrêt du Parlement d'Aix du 6 Juin 1754, la Sentence fut infirmée & les assureurs furent mis hors de cour & de procès avec dépens, sur ce principe qu'il n'y avoit pas eu d'échouement réel & absolu, puisque le navire en avoit été relevé par les secours de l'équipage; qu'ainsi il n'y avoit pas eu en aucun temps lieu à l'abandon, & qu'il ne s'agissoit que de simples avaries dont les assurances ne pouvoient être tenus au moyen de la clause *francs d'avaries*; ce qui confirme ma proposition, que l'échouement doit être complet pour autoriser l'abandon du navire.

Il en faut dire autant par conséquent, de tout autre cas où le navire ne peut plus continuer sa route sans un radoub, au moyen des coups de vent & autres fortunes de mer qu'il a essuyé.

Mais *quid juris*? Si dans le lieu où le navire a abordé ou échoué, le capitaine ne peut le faire radoubier; est-ce le cas de l'abandon aux assureurs & aux prêteur à la grosse?

Si dans cet endroit ou dans le voisinage, il n'y a ni matériaux ni ouvriers pour le radoubier, cela n'est pas douteux: c'est une suite nécessaire des fortunes de mer, dont les uns & les autres doivent répondre.

Si au contraire, il y a dans le lieu de quoi radoubier le navire & que le radoub ne manque qu'à cause que le capitaine ne peut y trouver aucun crédit, soit par emprunt à la grosse, ou tout autrement, c'est là où est la difficulté.

L'espèce s'est présentée depuis peu à l'Amirauté de Marseille.

Le 5 Septembre 1754, le capitaine Candole, de la Ciotat, prit à la grosse; sous le cautionnement de François Candole son frere, une somme de 1000 liv. de Maurice Barratier, sur le corps de la polacre le *St. Etienne*, pour un voyage

ou caravane dans le levant, au change ou profit maritime de 10 pour cent pour six mois, & au *prorata*, jusqu'au retour n'excédant en tout trois ans.

Après un an de navigation, le capitaine Candole mourut à terre, & le commandement du navire échut à Faudou, son écrivain.

En Janvier 1756, le navire arriva à Chypre. Le 20 du même mois, l'équipage présenta requête au Consul François, & demanda que le navire fût visité par experts, offrant de se rembarquer, s'il étoit jugé navigable.

Les experts nommés, déclarèrent que moyennant un radoub le bâtiment pourroit naviger, même plusieurs années. Le radoub fut évalué 11 à 1200 piastras.

Le 23 du même mois de Janvier, Ordonnance du Consul qui enjoint à Faudou de faire travailler au radoub sans délai. Remontrance de sa part qu'il ne trouve pas d'argent. Nouvelle Ordonnance conforme à la première.

Le 3 Février, Faudou n'ayant pû trouver absolument d'argent à emprunter d'aucune façon, déclare qu'il *abandonne la polacre pour en être disposé par le Consul, ainsi qu'il avisera pour le plus grand avantage des intéressés.*

En conséquence le Consul fait vendre la polacre pour 901 piastras dont il paye l'équipage. L'acheteur du navire le fait radoub & ensuite naviger.

Le 22 Juin de la même année 1756, Jean-Baptiste Ode cessionnaire de Maurice Barratier, donneur à la grosse, assigne les héritiers du capitaine Candole, & François Candole, caution, en paiement des 1000 liv. données à la grosse & des profits maritimes jusqu'à l'époque de la vente de la polacre.

Ceux-ci lui opposèrent que le navire avoit été déclaré innavigable, & qu'ainsi l'abandon qui en avoit été fait, étoit pour le compte des donneurs à la grosse & des assureurs, lesquels moyennant cela ne pouvoient rien prétendre que sur le prix de la vente.

Le demandeur répliquoit de son côté, 1^o. Que le capitaine n'avoit point fait de consulat; c'est-à-dire, un rapport en forme devant le Consul, qu'ainsi on ne pouvoit pas reconnoître si le mauvais état du navire procédoit de son vice propre, ou de fortune de mer.

2^o. Que le navire n'avoit pas été déclaré précisément innavigable, mais seulement avoit besoin d'un radoub; & que si Faudou n'avoit pas trouvé des deniers pour le radoub, c'étoit son affaire, ou en tout cas un fait qui ne pouvoit retomber sur les donneurs & les assureurs.

Dans ces circonstances intervint Sentence le 19 Juillet 1757, qui condamna les héritiers Candole & François Candole caution, au paiement des 1000 liv. de prêt à la grosse & du change maritime.

Je ne doute point qu'il n'ait été bien jugé, faute par Faudou subrogé capitaine, d'avoir fait son rapport en forme, & d'avoir fait constater par les Experts que l'innavigabilité de son navire procédoit du mauvais temps & des coups de mer qu'il avoit essuyés; au moyen de quoi, la présomption étoit que le mauvais état du navire, venoit de son vice propre.

Mais s'il se fût mis en règle, le donneur à la grosse n'auroit pas été en termes d'obtenir ses fins & conclusions, l'impossibilité où Faudou s'étoit trouvé d'emprunter les deniers nécessaires pour le radoub, devant être comparée au cas où, dans le lieu il n'y auroit pas eu de quoi radoub le navire.

A la vérité il seroit dangereux d'admettre une pareille excuse sans examen,

parce qu'un capitaine pourroit l'alléguer faussement & en abuser au préjudice des assureurs & des donneurs à la grosse. On ne l'écouteroit sûrement pas, s'il avoit eu des marchandises appartenantes au navire dont la vente eût pu se faire dans le lieu. Mais dans l'espece, ce n'étoit qu'un capitaine postiche, & d'ailleurs, ce qui mérite une attention singulière; c'est que le navire étant en pays étranger fort éloigné, lieu par conséquent où le capitaine & le propriétaire n'avoient vraisemblablement aucunes correspondances, il n'étoit pas étonnant que le capitaine, dénué de marchandises, n'eût pû y trouver aucun crédit.

Or, je le répète, en pareil cas, c'étoit tout comme si dans le même lieu, il n'y eût eu ni matériaux ni ouvriers pour le radoub. De sorte que si Faudou, subrogé capitaine, eût fait ce qu'il falloit pour prouver que le mauvais état de son navire ne procédoit pas de son vice propre, le donneur à la grosse auroit dû succomber dans sa demande, sauf à lui à se pourvoir simplement sur les deniers provenans de la vente de la polacre.

Si l'assurance est sur marchandises, il me paroît vrai de dire, soit en cas de naufrage, soit en cas d'échouement, avec bris, ou sans bris, que le délaissement des effets assurés ne sera absolu & définitif, qu'autant qu'ils ne seront pas sauvés, & qu'ils ne seront pas en tel état que l'assuré doive se contenter du paiement de l'avarie relativement à ce qui a été observé ci-dessus.

Les partisans de l'opinion contraire; c'est-à-dire, ceux qui tiennent que le délaissement est admissible en pareil cas, quel que soit le sort des marchandises, allèguent; 1°. Que l'effet de l'assurance est tel que l'assureur est au lieu & place de l'assuré; 2°. Que la perte est présumée de droit dès qu'il y a naufrage ou échouement.

Mais la première raison est fautive; l'assureur, par la nature du contrat d'assurance, ne se met point au lieu & place de l'assuré; il est seulement garant envers lui du dommage qui pourra arriver par fortune de mer à la chose assurée. A la vérité, l'assuré peut le mettre malgré lui en son lieu & place par la voye du délaissement; mais il faut pour cela que l'abandon soit légitime & incontestable.

La seconde raison, fondée sur la présomption de la perte, est également fautive; s'il ne s'agit que d'un simple échouement sans bris, parce qu'il se peut que le navire soit relevé & conduit ensuite à sa destination. Le délaissement en pareille circonstance est donc prématuré, & n'est pas capable par conséquent de faire courir le délai contre les assureurs, quoiqu'il se vérifie dans la suite que l'échouement aura été converti en bris & naufrage.

Ce n'est donc qu'en cas de naufrage, ou d'échouement avec bris, qu'on peut dire que la perte des marchandises est présumée de droit. Eh bien! que s'ensuit-il de là? Que sans attendre l'éclaircissement du fait de la perte ou du sauvement, l'assuré puisse faire son abandon pour faire courir le délai du paiement contre les assureurs, même à l'effet de les faire condamner par provision après le délai expiré, & de les contraindre au paiement? A la bonne heure; mais au fonds! le sort de l'abandon n'en dépendra pas moins de celui qu'auront eu les marchandises. De sorte que pour juger de son effet définitif, il faut consulter les procès-verbaux qui auront été faits à l'occasion du naufrage, afin de reconnoître par-là ce qui aura été sauvé & ce qui aura péri, ou aura perdue de sa valeur pour décider ensuite si l'abandon devra tenir & avoir son plein effet, ou s'il ne sera question que d'une simple contribution aux avaries.

Et

Et d'abord cela me paroît indubitable si le naufrage est arrivé dans le lieu de la destination du navire ou à peu de distance, puisqu'alors le temps des risques est passé, & qu'il ne s'agit plus, de la part des assureurs, que de supporter, outre l'avarie, les frais de sauvement.

Et en second lieu, j'en dis autant, quoique le naufrage, arrivé sur la route, ait mis le navire hors d'état de continuer le voyage, si les assureurs offrent de fournir un autre navire pour porter les effets à leur destination : car, enfin, c'est tout ce qu'on peut exiger d'eux, lorsque le dommage, que les marchandises ont souffert, se réduit à de simples avaries.

Reste sur cela de savoir de la part de qui doivent être représentés les procès-verbaux & autres actes justificatifs, de ce qui c'est fait après le naufrage ou échouement, sur quoi je pense qu'il faut distinguer. Si l'assuré étoit sur le navire, en quelque qualité que ce fût, & à plus forte raison s'il en étoit capitaine, ou ce qu'on appelle supercargue, c'est à lui à rapporter ces procès-verbaux ou autres pièces supplétives pour constater la perte des effets, sans quoi il ne sera pas reçu à faire son abandon, ni en termes d'obtenir une condamnation même provisoire contre les assureurs, d'autant plutôt qu'obligé naturellement & de droit rigoureux de veiller au sauvement des effets autant qu'il étoit en lui, son inaction lui seroit imputée à juste titre, comme une prévarication de sa part.

Si au contraire il n'étoit pas sur le navire, ou autrement à portée de veiller au sauvement, alors c'est aux assureurs, qui prétendent se défendre du paiement, & que ce n'est que le cas de la contribution aux avaries, à justifier leurs prétentions & exceptions.

Par-là il me semble que, tout à la fois, les principes sont conciliés, & les droits des uns & des autres conservés.

Il est vrai que, dans la pratique, le délaissement se fait aux assureurs dès qu'il y a naufrage ou échouement avec bris, & que ceux-ci l'acceptent pour l'ordinaire sans examiner quel a été le sort des effets du chargement; mais cela ne décide pas en point de droit, & n'empêche nullement qu'il ne soit dans la règle de dire que l'abandon est inutile & rejettable au fonds, lorsque par événement les effets sauvés sont en tel état, que la perte peut se réduire à une simple action en contribution aux avaries.

Pour justifier & autoriser cette pratique, on dit qu'il est de l'intérêt du commerce, que les assurés fassent promptement le recouvrement de leurs fonds, afin qu'ils puissent former de nouvelles entreprises; ce qu'ils seroient hors d'état de faire, s'ils étoient obligés d'attendre la vérification du sort des marchandises après le naufrage ou échouement.

Mais n'est-il point également de l'intérêt du commerce qu'il y ait des assureurs? Et n'est-il point à craindre qu'en aggravant leur condition, & en les traitant avec tant de rigueur, on ne les dégoûtent enfin d'un genre de négoce où tous les risques sont pour leur compte, jusqu'à l'infidélité des assurés? Car, enfin, dans ce contrat, ils ne peuvent jamais tromper ou surprendre, & eux sont exposés tous les jours à devenir les victimes de leur bonne foi.

Il est d'autres raisons cependant qui ont pu faire introduire cette pratique. Comme les assureurs sont chargés de tous les risques maritimes, jusqu'à ce que les effets assurés soient rendus dans le lieu de leur destination, aux termes

de la police d'assurance, & qu'ainsi le navire faisant naufrage dans sa route, ils sont obligés, en refusant le délaissement, de fournir un autre vaisseau pour continuer le voyage; l'extrême difficulté de trouver, à coup prêt, un autre navire, sur-tout l'accident étant arrivé dans un pays étranger, ayant rendu l'abandon nécessairement acceptable en pareil cas, on aura cru qu'il en devoit être de même dans tous les autres.

D'ailleurs, dans l'incertitude, s'il y auroit lieu en définitive à contester l'abandon ou non, il aura paru à des assureurs qu'il valoit mieux l'accepter, pour donner de meilleurs ordres au sauvement que ne feroient les assurés, & d'y travailler à moins de frais.

Enfin il est arrivé que des assureurs se sont bien trouvés de l'abandon trop précipité de certains assurés, qui, sans autre combinaison, ont préféré le paiement de l'assurance, au recouvrement moins prompt des effets échoués ou naufragés.

Mais, je le répète, cela ne décide point la question en point de droit, & je m'en tiens aux observations ci-dessus.

Hors le cas du délaissement, tout dommage arrivé au navire ou aux marchandises, n'est donc qu'une avarie qui doit être supportée par les assureurs; & cela pour le tout entr'eux, si l'assuré n'a pas d'intérêt dans les marchandises au-delà des sommes assurées, ou s'il en est autrement entr'eux & lui, à proportion de leur intérêt respectif dans la chose, dont il n'y a qu'une partie d'assurée.

Il n'est pas étonnant que des assureurs sur chargement refusent l'abandon qui leur est offert, même en cas de naufrage, lorsqu'ils croient que la perte ou le dommage peut se réduire en simples avaries; mais ce qui surprend extrêmement, c'est qu'il se soit trouvé des assureurs assez livrés à la chicane, pour oser se défendre du paiement des avaries, dans le même cas de naufrage, sous prétexte que l'assuré ne leur faisoit pas l'abandon des effets par lui chargés.

La question, néanmoins, s'est présentée jusqu'à trois fois à Marseille. Sous prétexte que les assureurs auroient mieux trouvé leur compte à avoir le délaissement des marchandises, parce que leur prix avoit augmenté, que de payer les avaries consistant dans les frais de sauvement & autres dommages, ils soutenoient l'assuré non-recevable dans sa demande, à moins qu'il ne leur fit l'abandon du chargement; prétendant que, dès qu'il y avoit naufrage, l'assuré n'avoit de recours contre eux que par la voye de l'abandon.

Rien de plus misérable. S'il s'agissoit d'exiger des assureurs le montant de l'assurance, sans doute que l'assuré seroit tenu de leur faire l'abandon de son chargement assuré en entier, & cela sans partage & sans retenue d'aucune portion dans les effets sauvés, à cause de l'article suivant: mais lorsque l'assuré se borne à demander simplement le paiement & la contribution aux avaries, sur quel principe peut-on le soutenir non-recevable, à moins qu'il ne fasse l'abandon ou délaissement?

Notre article, à la vérité, parle du délaissement en cas de naufrage; mais cette disposition est toute en faveur de l'assuré, pour marquer les cas dans lesquels, sans autre examen, il est autorisé à faire l'abandon; & il ne s'ensuit nullement delà, que, dans le même cas, il ne puisse réduire sa demande à la

simple contribution aux avaries, comme dans les autres cas où il n'y a pas lieu à l'abandon.

Qui peut le plus peut le moins. L'assuré, lorsqu'il y a naufrage, peut faire l'abandon pour demander la totalité de l'assurance dans les délais de l'Ordonnance; il peut donc, en n'usant pas de tout son droit, ne demander aux assureurs que la réparation du dommage arrivé. Ce n'est point aux assureurs à dire qu'il y a naufrage, & à en excepter pour soutenir que l'abandon doit leur être fait, ou qu'on les laisse tranquilles. L'abandon à leur égard est purement passif; ils n'ont que le droit de le contester, s'il n'est pas fait comme il convient, ou s'il n'est pas en termes d'être offert, & jamais ils ne peuvent avoir la faculté de le requérir. Il dépend de l'assuré de le faire ou de ne le pas faire; aucune loi ne l'oblige de le faire, c'est seulement une faculté qui lui est accordée par la loi: il peut donc y renoncer pour ne demander que les avaries. Il est de principe qu'on ne rétorque pas la loi contre celui en faveur de qui elle est portée.

Le procédé des assureurs, en pareil cas, a quelque chose de choquant. S'il étoit question d'une assurance de 30000 liv. par exemple, sur un chargement de 100000 liv. & qu'il y eût naufrage, mais avec peu de perte pour les marchandises, ils prétendroient donc tout de même, qu'à moins de leur abandonner les 100000 liv. l'assuré n'auroit rien à leur demander, & que sans l'abandon ils ne devroient pas contribuer aux avaries avec l'assuré, pour le surplus de son chargement? Eh! que leur importe qu'il y ait naufrage ou non, dès qu'on ne leur demande que des avaries.

Il s'est trouvé des négocians assez mal avisés pour faire l'abandon, sans avoir examiné si les effets sauvés valoient plus ou moins que les sommes assurées, & les assureurs y ont gagné considérablement; mais les négocians habiles s'y prennent autrement. Ils se contentent de dénoncer l'accident aux assureurs, en protestant des avaries, sauf à faire l'abandon s'il y échoit. Les opérations se font ensuite; & si, par événement, les effets sauvés valent plus que l'assurance, les assurés réduisent leurs demandes à la simple contribution aux avaries; ce qui n'a jamais éprouvé la moindre contradiction dans les places où le commerce se fait tout uniment, comme à la Rochelle, sans s'amuser à de vaines subtilités.

La prétention des assureurs, dans le cas proposé, étant donc insoutenable, on comprend d'avance quel en a dû être le succès à l'Amirauté de Marseille. Aussi est-il vrai qu'elle y a été rejetée les deux premières fois, par Sentences des 30 Août 1750 & 22 Août 1752. Sans doute qu'il en aura été de même de la dernière tentative faite de leur part, en l'année 1755, si tant est néanmoins qu'ils aient voulu courir les risques d'une nouvelle décision.



ARTICLE XLVII.

ON ne pourra faire délaissement d'une partie & retenir l'autre ; ni aucune demande d'avarie , si elle n'excede un pour cent.

IL est décidé , dans la premiere partie de cet article , qu'on ne pourra faire le délaissement d'une partie de la chose assurée , & retenir l'autre ; & rien n'est plus juste , parce que le contrat d'assurance étant individu , ne peut souffrir aucune division. *Casa Regis , disc. 1 , n. 109.* L'assureur n'a pas assuré par parties , mais indistinctement , les effets énoncés dans la police ; ainsi il faut lui en faire le délaissement en entier , ou se borner à lui demander simplement le payement de l'avarie.

Par cette raison , & parce que notre article ne distingue point , il ne faut pas non plus distinguer , comme le fait le Guidon , chap. 7 , art. 7 , 8 & 9 , le cas où toutes les marchandises assurées sont de même nature , d'avec celui où ce sont des effets de différentes especes. Dès qu'ils sont tout compris dans la police d'assurance , l'abandon ne peut en être fait pour partie.

Ainsi , de même qu'en assurance sur des sucres seulement , l'assuré ne peut pas retenir les barriques sauvées ou avariées , & abandonner celles qui sont avariées ou qui ont coulé en entier ; de même en assurance sur des sucres & des indigos , l'assuré ne peut pas retenir les barriques de sucre , ainsi du reste.

Mais le délaissement que fait l'assuré emporte-t-il autre chose que l'abandon des effets assurés par la même police d'assurance , de maniere , en premier lieu , qu'il ne puisse pas retenir d'autres effets assurés par une police différente , qu'elle soit souscrite par les mêmes assureurs ou par d'autres ? Et , en second lieu , qu'il ne puisse pas non plus retenir ou conserver , soit les effets par lui chargés en particulier pour son compte , & sans assurance , soit la portion qu'il a dans l'objet assuré , excédante la somme jusqu'à concurrence de laquelle il a fait assurer seulement le même objet ?

Sur la premiere question , il me paroît sans difficulté que deux polices d'assurances n'ayant rien de commun entr'elles , sur-tout lorsqu'elles roulent sur différens objets , rien n'empêche aussi que l'assuré , par les deux polices , ne puisse faire le délaissement aux assureurs des effets compris dans l'une des deux polices , & retenir les effets de l'autre , pour se borner à cet égard à demander aux assureurs le payement des avaries ; & cela , que les assureurs d'une des deux polices soient les mêmes que ceux de l'autre , ou non , parce que c'est la diversité des polices & des choses qui en font l'objet , qu'il faut uniquement considérer. Ainsi jugé , au reste , par Sentence de l'Amirauté de Marseille , du 16 Mars 1752 , au rapport de M. Emerigon.

Par rapport à la seconde question qui a deux membres , je ne doute pas non plus , au sujet du premier , que le délaissement fait aux assureurs ne doive se borner aux effets compris dans l'assurance ; & qu'ainsi l'assuré ne puisse légitimement conserver les autres effets , étrangers à la police , qu'il a chargé de plus pour son compte , & sans assurance , attendu qu'en cette partie il ne doit

pas être de pire condition que s'il eût fait assurer par d'autres, étant alors son propre assureur.

Quant au second membre, je distingue, ou il s'agit d'une assurance sur chargement, ou d'une assurance sur le corps & quille du navire, ses agrêts & appareils. Au premier cas, je pense encore que le délaissement des marchandises d'un même chargement, n'emporte rien de plus que l'abandon de la partie du chargement soumise à l'assurance, & que l'assuré conserve sa portion non assurée, à l'effet d'entrer en répartition avec les assureurs, au sol la livre de la valeur des effets qui seront sauvés, suivant l'intérêt d'un chacun dans le chargement. De sorte que, si l'assuré y avoit un intérêt pour moitié, au-delà de la somme assurée, il entreroit en répartition pour moitié avec les assureurs; & cela est conforme à l'art 12, chap. 7 du Guidon, au second *alinéa*. C'est aussi, selon moi, une conséquence qui se tire naturellement de l'art. 67 ci-après, où il est question du rachat du navire & de sa cargaison.

Il y est décidé que les assureurs pourront prendre la composition à leur profit, non pour le tout, à *proportion de leur intérêt seulement*; ce qui suppose une contribution au rachat entr'eux & l'assuré, à proportion de leur intérêt respectif dans la chose.

Cependant le navire ayant été pris, tout étoit perdu dans le moment, comme s'il y avoit eu naufrage. Si donc tout n'est pas acquis aux assureurs, en cas de prise rachetée; c'est-à-dire, s'ils ne sont pas fondés à prendre la composition pour eux seuls, à la charge de payer le prix du rachat, pourquoi en feroit-il autrement, en fait de naufrage, où les marchandises sont sauvées, puisque le sauvement des marchandises, par les soins & par les frais qu'il cause, répond à ce qu'il en coûte pour le rachat de la prise?

En pareille hypothèse, ce n'est donc pas délaisser une partie & retenir l'autre, puisque l'assuré abandonne aux assureurs tout ce qu'ils ont assuré, en leur faisant l'abandon jusqu'à concurrence des sommes par eux assurées, & que ce qu'il retient est la portion qui lui appartient, sur laquelle les assureurs n'ont aucun droit, comme étant étrangère à la police d'assurance.

Cela s'entend, au reste, de quelque manière que l'assuré se trouve avoir dans la chose une portion excédante le montant de l'assurance; c'est-à-dire, soit que dans l'origine il n'ait fait assurer qu'une partie de son chargement, soit que ce chargement ait augmenté de valeur par la négociation qui en a été faite.

Par exemple, & c'est une espece qui s'est présentée depuis peu. Un navire est armé à la Rochelle pour aller à la côte de Guinée faire sa traite, delà à Saint-Domingue, & retourner ensuite à la Rochelle. La cargaison est assurée en entier au départ, à prime liée, tant pour l'aller que pour le retour; & il est stipulé qu'en cas d'hostilités de la part des Anglois, la prime augmentera de *tant*.

Le navire arrivé à la côte de Guinée, y fait sa traite; & faisant route pour Saint-Domingue, il est arrêté & pris par les Anglois, à la vue de l'île, avant toute déclaration de guerre.

Comme la prise est irrégulière & nulle, & qu'ainsi il y a lieu d'espérer qu'à la paix le navire & sa cargaison seront rendus, suivant leur valeur, au temps de la prise, avec dommages & intérêts, l'assuré, qui a dénoncé la capture à ses assureurs, leur déclare ensuite qu'il leur fait abandon de la cargaison, sous

la réserve de tous ses droits. En conséquence, il leur demande le payement des sommes par eux assurées, à la déduction de la prime stipulée avec l'augmentation, sous la soumission de leur rembourser les sommes qu'ils lui payeront, avec les intérêts à fix pour cent, en cas de restitution de la part des Anglois; sauf, dans le même cas, la répétition des avaries contre les assureurs, à imputer ou compenser sur la prime.

Les assureurs, de leur côté, sur le fondement de cet art. 47 & du 60 ci-après, répudient cet abandon, prétendant qu'il doit être pur & simple, ou que l'assuré doit attendre l'événement de la paix, & jusques-là les laisser tranquilles.

Consulté sur cette difficulté au mois de Janvier 1757, je répondis que l'abandon étoit effectivement dans le cas d'être répudié par les assureurs, comme étant conditionnel; & qu'aux termes de l'art. 60 du présent titre, qui ne peut souffrir aucune exception, l'effet de l'abandon étant de transmettre aux assureurs la pleine propriété des effets assurés, il falloit nécessairement que l'abandon, pour être valable, fût sans retour; que celui dont étoit question, n'étoit pas de cette qualité, puisque dans le même temps que l'assuré l'offroit, il se réservoir la faculté de reprendre à son profit les sommes qui pourroient être restituées par les Anglois, sauf à rendre aux assureurs ce qu'ils auroient été obligés de lui payer; au moyen de quoi il ne leur abandonnoit rien, tout se réduisant à un payement provisionnel qu'il leur demandoit.

Mais je pensai, en même temps, que les assureurs n'étoient pas fondés à prétendre que le délaissement dût leur être fait de la manière qu'ils l'entendoient; c'est-à-dire, que l'assuré fût obligé de leur abandonner absolument tout ce que les Anglois pourroient être tenus de restituer à la paix.

Ils auroient raison à la vérité, disois-je, si le navire eût été pris avant sa traite à la côte de Guinée, parce qu'alors l'assuré ne pourroit pas supposer que la cargaison valoit plus qu'au départ, le profit espéré des marchandises ne pouvant jamais être mis en considération: mais le navire n'ayant été pris qu'à son arrivée à la côte de Saint-Domingue, c'est autre chose. La cargaison n'étoit plus la même: vendue à la côte de Guinée, & convertie en negres & en poudre d'or, sa valeur étoit considérablement augmentée, & cette augmentation acquise de plein droit à l'assuré, est un objet distinct de la valeur du premier fonds de la cargaison assurée.

La preuve en résulte de ce que l'assuré auroit pu faire assurer par supplément cette augmentation, s'il eût été informé de l'état des choses. Or, s'il pouvoit faire assurer cette augmentation de valeur, comme un profit déjà fait, c'est tout comme s'il eût été réellement fait assurer, devant être regardé comme son propre assureur, comme fondant l'assurance en lui-même.

En un mot, cette augmentation de la valeur de la cargaison, par le moyen de la traite faite à la côte de Guinée, & de l'arrivée du navire près de Saint-Domingue, étant supposée, par exemple, avoir doublé le premier fonds, il n'y a d'abandon à faire aux assureurs que de la moitié de ce qui pourra être restitué par les Anglois, ainsi du reste à proportion de l'augmentation plus grande ou moindre.

Les assureurs, quoi qu'ils puissent dire, n'ont pas absolument d'autre abandon à attendre, puisqu'il comprend tout l'intérêt qu'ils avoient dans les effets assurés à leur arrivée à la côte de Guinée, & que le profit survenu par la traite

des Negres, leur est aussi étranger, que la perte leur auroit été étrangere, si la plus grande partie des Negres eût péri de mort naturelle.

Diront-ils, que les Negres provenant de la traite des effets de la cargaison, représentent ces mêmes effets par subrogation, de maniere que le tout ne doit être considéré que comme un seul & même fonds? Cela n'est vrai que jusqu'à concurrence de la valeur des effets dont le navire étoit chargé au départ de France, & nullement en ce qui concerne l'augmentation causée par la traite des Negres, & de leur conservation jusqu'au lieu de la prise du navire; autrement il s'ensuivroit que si le navire fût arrivé à Saint-Domingue, que les Negres y eussent été vendus, & que les sucres, indigos, &c. en provenant, eussent été chargés dans le même navire, de maniere que le navire n'eût été pris qu'à son retour en France, s'ensuivroit, dis-je, qu'après toutes ces cascades, le dernier chargement du navire n'auroit fait que représenter la premiere cargaison; en telle sorte que dans l'idée des assureurs, il faudroit tout de même leur faire abandon du tout sans aucune restriction.

Il y a plus, & il s'ensuivroit encore, par identité de raison, que si au lieu de charger tout le produit des Negres dans le même navire, on en eût mis une partie sur d'autres vaisseaux & laissé une partie à terre, il faudroit abandonner aussi aux assureurs, non seulement la totalité des effets chargés en retour sur le navire, mais encore ceux chargés sur d'autres vaisseaux, avec ceux qui auroient été laissés à Saint-Domingue; or cela se conçoit-il, & se peut-il rien de plus absurde?

Pour en juger, il ne faut que faire attention à la pratique journaliere du commerce, à l'usage où sont les armateurs de faire assurer par supplément leurs retours de Saint-Domingue, pour la portion excédante la valeur des premiers fonds qu'ils avoient fait assurer au départ de France; & cela, soit que leurs navires soient allés directement à Saint-Domingue, soit qu'ils aient passé auparavant à la côte de Guinée.

Jusqu'ici personne n'a osé blâmer cet ^{usage} ~~usage~~; cependant il seroit vicieux & abusif, s'il étoit vrai que ces retours, nonobstant l'augmentation de leur valeur, ne fissent que représenter absolument le premier fonds de la cargaison, & ne former qu'un même tout.

Si donc il est permis de faire assurer cette augmentation, comme un profit acquis à l'assuré, tout-à-fait indépendant de la valeur de la premiere cargaison assurée, il s'ensuit nécessairement que cette augmentation n'ayant pas été assurée, ne tombe pas plus dans l'abandon à faire aux assureurs du premier fonds de la cargaison, que si dans le principe l'armateur, au lieu de faire assurer la totalité de la cargaison, n'en eût fait assurer que la moitié, ou une autre quotité: or nul doute, dans ce dernier cas, que l'assuré ne soit en regle en n'offrant l'abandon que jusqu'à concurrence de la quotité assurée.

Envain, opposeroit-on, la disposition de notre art. 47, qui ne permet pas de faire le délaissement d'une partie pour retenir l'autre, au moins en fait d'assurance sur la totalité d'une cargaison sans distinction d'objets, pour en conclure qu'il y a nécessité en ce cas d'abandonner toute la cargaison.

L'objection seroit bonne, à la vérité, si la cargaison eût été assurée en entier & pour toute sa valeur; mais si elle ne l'a été que jusqu'à concurrence de la moitié ou du tiers, il suffira que l'assuré fasse son abandon jusqu'à la même concurrence

de la moitié ou du tiers. Il répugneroit à la raison, au bon sens, & à l'équité, d'entendre l'article d'une autre manière.

De quoi s'agit-il en effet entre les assureurs & l'assuré? C'est uniquement des objets assurés. Tous les articles de l'Ordonnance se rapportent à cette idée précise d'effets assurés: il n'y a donc d'abandon à faire que des effets réellement assurés; c'est-à-dire, du total s'ils ont été assurés en entier, ou de la partie simplement assurée s'ils n'ont été assurés qu'en partie.

Ainsi si les assurances sur une cargaison en général ne vont qu'à la moitié de sa valeur au temps du chargement du navire, en quelque cas qu'il y ait lieu à l'abandon, l'assuré est fondé à n'abandonner que la moitié assurée & retenir l'autre, pour entrer en partage ou répartition avec les assureurs, de tout ce qui pourra être ou sauvé du naufrage, ou recouvré dans le cas d'une prise injuste.

Tel est le principe d'où il faut partir, pour en conclure que toutes les fois que l'armateur ou autre chargeur de marchandises, court des risques au-delà des assurances, il peut borner l'abandon à la valeur du chargement qui répond au montant des sommes assurées, & se réserver le surplus, pour participer avec les assureurs au recouvrement qui se fera, à proportion de l'intérêt d'un chacun.

En cette partie, il ne faut point distinguer le cas où la première cargaison n'a été assurée qu'en partie, de celui où ayant été assurée en entier, elle a depuis, par vente ou par troc, formé une autre cargaison avec un profit considérable; parce que ce profit étant une fois acquis à l'assuré, c'est une augmentation qui lui appartient réellement, sans que les assureurs y puissent rien prétendre. Par là, cette augmentation forme sur sa tête un nouveau capital qui rend sa condition égale à celle où il auroit été, si, dans l'origine, la première cargaison eût été augmentée d'effets non assurés, jusqu'à concurrence de l'augmentation survenue, provenant des profits faits par la négociation des effets chargés en premier lieu.

Ces raisons me déterminèrent à conseiller à l'assuré, de faire signifier à ses assureurs un nouvel acte d'abandon, dans lequel, en se désistant du premier, & en leur demandant de nouveau le paiement des sommes par eux assurées, à la déduction de la prime & de l'augmentation stipulée en cas d'hostilités, il déclareroit leur faire le délaissement, non de tout ce qui pourroit à la paix être restitué par les Anglois, mais seulement jusqu'à concurrence de l'intérêt que les assureurs pourroient y avoir; c'est-à-dire, jusqu'à concurrence du montant de leurs assurances, pour entrer par lui, conjointement avec eux, en répartition de ce qui seroit restitué proportionnellement à leurs intérêts respectifs, eu égard à la valeur totale des effets de la cargaison au temps de la prise.

J'ajoutai qu'en suivant ce parti, il ne seroit plus question d'avaries, parce que tout seroit censé confondu dans la somme que les Anglois restitueroient, & qu'il ne s'agiroit plus que de faire le partage de cette somme entre les assureurs & l'assuré; à l'effet de quoi, & pour régler l'intérêt des uns & des autres, il suffiroit d'une opération toute simple; savoir, d'évaluer la cargaison au temps de la prise, & de soustraire de cette évaluation le montant des assurances; de sorte que si l'évaluation excédoit de moitié les assurances, les assureurs & l'assuré toucheroient par moitié ce qui seroit restitué par les Anglois, ainsi du reste

suivant

suivant que l'évaluation excéderoit plus ou moins le montant des assurances.

Fondé sur les mêmes principes, je penserois également qu'en fait d'assurance sur le corps & quille du navire, & pour une somme fort au-dessous de sa valeur, l'assuré seroit recevable tout de même à ne faire abandon du navire que jusqu'à concurrence des sommes assurées, en supposant que le navire valût réellement plus que le montant des assurances, au temps de l'arrêt injuste qui en auroit été fait, ou du naufrage qu'il auroit essuyé. Je le penserois, dis-je, sans m'arrêter à cette objection, que le navire étant un objet individu, le délaissement n'en peut être fait pour partie, puisque cette raison ne vaut pas, en matière d'assurance sur une cargaison en général, quoique ce soit pareillement un objet individu.

Mais il faut avouer que ce cas est difficile à rencontrer ; soit parce qu'ordinairement le navire est assuré pour toute sa valeur, ou à peu près ; soit parce que, dans la supposition qu'il ne soit assuré que pour la moindre partie, il est comme impossible qu'après plusieurs mois de navigation, sa valeur excède le montant des assurances, & qu'en cas de naufrage, ce qui pourra être recouvré excède assez les frais de sauvement pour faire un objet ; & c'est pour cela que, lorsqu'il s'agit de l'abandon du navire, on voit que l'assuré le fait toujours purement & simplement.

Mais enfin cela n'empêche pas qu'il ne puisse se trouver en telles circonstances, qu'il ait intérêt de ne faire l'abandon que jusqu'à concurrence des sommes assurées simplement ; & alors il peut le faire de cette manière.

Cependant il est de la prudence qu'il diffère son délaissement, à moins que la perte ne paroisse entière, & que tant qu'il restera quelque espoir de sauver le navire, ou de ses débris au delà de la valeur des frais de sauvement, il se contente de la dénonciation de la perte, avec protestation de faire son abandon en temps & lieu, s'il le juge à propos dans la suite, relativement à l'article 42 ci-dessus. Au moyen de quoi, concourant au sauvement avec ses assureurs, il conservera sans difficulté le droit d'entrer en répartition de ce qui sera sauvé, & celui de leur demander le payement des sommes assurées par forme d'avaries, à la déduction de la prime qui n'aura pas été payée d'avance.

Dans la seconde partie de cet article, il est décidé que l'assuré ne pourra faire aux assureurs aucune demande d'avarie, si elle n'excède un pour cent. Ce qui est conforme à l'art. 26 des assurances d'Amsterdam, à l'Ordonnance de Rotterdam, art. 17, à celle de Middelbourg, art. 18 ; en un mot au droit commun. Kuricke, *Diatriba, de affec. n. 8, fol. 835*. Loccenius, *de jure maritimo lib. 2, cap. 5, n. 15, fol. 182*.

On ne s'en tient pas là ordinairement dans les polices d'assurances, & l'on stipule, au lieu d'un pour cent, que les assureurs ne seront point tenus des avaries au-dessous de trois ou cinq pour cent. Ce qui est licite, suivant l'article 9, ch. 20 du Guidon, la clause n'ayant rien de contraire aux bonnes mœurs ni à l'équité : mais enfin, la police ne s'en expliquant pas, ce seroit sur cet article de l'Ordonnance qu'il faudroit se régler.

Dans les polices d'assurances sur la Méditerranée on stipule assez communément que les assureurs seront *francs d'avaries* : mais, parce que cette clause est dangereuse & naturellement injuste, les Auteurs Italiens pensent qu'elle ne doit pas s'étendre aux avaries extraordinaires, encore moins au jet fait pour

éviter le naufrage; de maniere que les assureurs doivent en répondre, d'autant plutôt que c'est-là *seminaufragium*. Targa, pag. 230, n. 18. Casa Regis, disc. 47.

Malgré cela néanmoins on juge à Marseille & à Aix, que cette clause *francs d'avaries* exempte les assureurs de toutes avaries, même pour mâts & cables coupés & jettés, ancres abandonnées. Arrêt d'Aix du 27 Juin 1716. Sentence de l'Amirauté de Marseille des 26 Juin 1717 & 11 Août 1750. De même un avis arbitral du 13 Février 1748.

En un mot, on y juge que cette clause met absolument les assureurs à couvert de toutes avaries, de quelque nature qu'elles soient: à moins qu'il n'y ait lieu à l'abandon des choses assurées; c'est-à-dire, à moins que l'assuré ne soit dans quelqu'un des cas exprimés dans l'article précédent. De sorte que tant qu'il n'est question que d'avaries, il n'a rien à demander aux assureurs.

Mais s'il y a lieu à l'abandon, quoique l'assuré ne le fasse pas, on l'admet à demander raison du dommage par forme d'avaries. Sentence du 3 Août 1750, au rapport de M. Emerigon, confirmée par Arrêt du mois de Juin 1751. Dans l'espèce, il s'agissoit des frais & déboursés faits par l'assuré pour obtenir la main-levée de son navire injustement pris par les Anglois, & des dommages & intérêts qui en résultoient.

Suivant cette distinction, jugée par Arrêt du même Parlement d'Aix du 6 Juin 1754, infirmatif d'une Sentence de Marseille du 22 Août 1752, que l'assuré étoit non-recevable à demander aux assureurs le paiement des avaries souffertes par son vaisseau, qui avoit talonné & échoué sur les Caiques; par la raison que le navire ayant été relevé de l'échouement par les soins & les efforts de l'équipage, il n'y avoit pas eu d'échouement réel & effectif; qu'ainsi il n'y avoit pas lieu à l'abandon, quoique le navire retiré du danger eût été obligé de relâcher à Léogane, pour être radoubé, à l'effet de remettre en mer: lequel radoub, avec les frais de relâche, avoit causé une dépense de 42800 liv. En tout ceci on considéra qu'il n'étoit question que d'avaries, dont les assureurs étoient exempts par la clause *francs d'avaries*.

Il y a apparence que cette Jurisprudence ne sera pas adoptée ailleurs, ne fût-ce qu'à cause qu'elle pourroit porter au crime; c'est-à-dire, engager un capitaine à ne pas s'embarrasser de retirer son navire de l'échouement pour l'empêcher de faire naufrage, dès qu'il pourroit se sauver avec son équipage; & cela pour ménager le recours de son armateur & le sien propre, contre les assureurs. Recours qu'il perdrait en conséquence de cette clause insidieuse, s'il n'avoit que des avaries à demander.

Suivant Casa Regis, disc. 47, n. 4, cette clause a été inventée à l'occasion des petits bâtimens employés au transport des vivres ou effets comestibles, d'un lieu à un autre, & de proche en proche. Comme ce sont des marchandises fort sujettes à avaries, pour peu qu'il survienne du mauvais temps, & qu'à raison de la brièveté du trajet, on est dans l'habitude d'en charger les bâtimens au-delà de ce que naturellement ils en peuvent porter avec sûreté; on conçoit combien devoient être fréquentes les contestations entre les assureurs & les assurés, sur la cause & la nature des avaries que cette sorte de navigation peut occasionner.

Ce fut donc pour faire cesser & prévenir ces contestations dans la suite qu'on

imagina la clause *francs d'avaries* ; & véritablement jusques-là il n'y avoit rien à dire. On la voit même en usage aujourd'hui presque par-tout en pareille hypothese, principalement en ce qui concerne les cargaisons de sel. Mais c'est avoir passé le but que d'avoir étendu la clause aux voyages de long cours, & à des marchandises moins susceptibles d'avaries. Aussi n'est-elle point pratiquée ailleurs ; on s'y contente de stipuler que les assureurs ne seront tenus des avaries qu'autant qu'elles excéderont *tant* pour cent, comme il a été observé ci-dessus.

Mais on demande à cet sujet, *quid juris*, si les avaries excèdent un pour cent, ou le taux stipulé par la police ? Faudra-t-il alors déduire aux assureurs sur les avaries cet un pour cent de l'Ordonnance, ou le taux réglé par la police ?

Cette question ressemble à celle de savoir, si la quotité jusqu'à concurrence de laquelle il n'y a pas de garantie à prétendre de la part de l'acquéreur contre le vendeur, lorsque celui-ci a vendu une piece de terre, &c. *contenant* tant d'arpens ou *environ*, & qu'il se trouve qu'il en contient moins. On a demandé dans le cas où il manqueroit une quantité supérieure à celle qu'emporte l'*environ*, si le vendeur pouvoit déduire la quotité jusqu'à laquelle il étoit à couvert de garantie, de manière qu'il ne fût tenu de l'indemnité que pour l'excédant ; & il a été décidé, sur la Coutume de la Rochelle, art. 19, n. 91, qu'il ne pouvoit alors profiter de ce qu'emporte l'*environ*, & qu'il falloit qu'il payât l'indemnité de tout ce qui manquoit. Voyez *suprà* art. 5, tit. du fret ou nolis, pour la fausseté de la déclaration du port du vaisseau.

Par indentité de raison, si la décision est bonne, il en faut dire autant dans notre espece, sauf la convention contraire dans la police. C'est aussi l'usage de cette place, & peut-être de tous les autres ports du Royaume, excepté Rouen, où l'assureur ne paye les avaries qu'à la déduction de la quotité qui, aux termes de la police, ne doit pas être pour son compte.

Au reste, le règlement des avaries entre les assureurs & l'assuré se fait en prenant pour base l'estimation ou la valeur des marchandises au temps de leur chargement, sans considérer si ces marchandises auroient valu plus ou moins à leur arrivée à bon port. Ainsi, si les marchandises chargées valoient 6000 liv. au temps de leur embarquement, les frais compris, & qu'après le naufrage, échouement, ou autre accident, elles ne valent que 4000 liv. ce sera une somme de 2000 liv. que les assureurs payeront pour les avaries, à la déduction de la prime.

Il en est de même du navire, quoiqu'il soit évident qu'à son retour il vaut beaucoup moins qu'à son départ ; de sorte que, sous ce prétexte, en cas de naufrage, l'assureur ne peut prétendre aucune déduction pour raison du déchet ou du dépérissement naturel que le navire auroit nécessairement souffert, en le supposant arrivé à bon port & sans accident. Si le navire simplement échoué étoit en état d'être radoubé, de manière à pouvoir faire un autre voyage, l'assureur en seroit quitte pour le rétablir : mais ne pouvant plus servir, c'est un malheur pour lui, & il faut qu'il en paye la valeur aux termes de la police, qui porte toujours que l'estimation qui en est faite tiendra lieu de capital en tout temps.

Il faut avouer que cela paroît faire une injustice aux assureurs ; mais on a

considéré que si le navire a diminué de valeur dans le voyage, cette diminution étoit ordinairement compensée par le fret qu'il gagne : duquel fret il faut faire l'abandon à l'assureur en même temps que du navire. Cependant le naufrage peut être tel que l'assureur ne profite, ni des débris, ni du fret, à cause des frais & des loyers des gens de l'équipage; au moyen de quoi plus de compensation d'aucune espece pour les assureurs. Ainsi il est vrai de dire, que, dans la pratique actuelle, ils sont traités trop rigoureusement. Ajoutez à cela qu'on leur dispute encore le fret acquis au navire, & déjà gagné, dont on prétend que l'assuré n'est pas tenu de leur faire l'abandon. Ce qui a même été autorisé par une Sentence de Marseille du 10 Octobre 1733, confirmée par Arrêt du Parlement d'Aix du 23 Juin 1734, au rapport de M. d'Orcin.

A cela néanmoins il n'y a rien à dire, si c'est un fret gagné en allant; puisqu'il ne faudroit pas restituer non plus celui qui auroit été payé à l'arrivée du navire aussi en allant.

Mais s'il s'agit d'un fret stipulé acquis pour le retour, il est juste d'en faire l'abandon aux assureurs, dans le cas où les marchandises dont le fret a été stipulé acquis, seront sauvées; c'est-à-dire, que le fret leur en devra être rapporté par l'assuré, à la décharge de ceux à qui ces marchandises appartiennent, de même du fret acquis en allant, si le navire périt aussi en allant, & que les marchandises soient sauvées. Mais si tout périt, ce n'est point aux assureurs à examiner s'il y a un fret acquis ou non, cette stipulation leur étant étrangère, & ne pouvant les intéresser en rien, puisqu'ils ne pouvoient compter sur le fret des marchandises qu'autant qu'elles seroient sauvées. Voyez *suprà* article 15.

Par indentité de raison, ils ne peuvent pas non plus demander à l'assuré l'abandon des marchandises qu'il aura déchargées à terre, en faisant échelle dans le voyage. Sentence de Marseille du 30 Janvier 1751; & le bien jugé est d'autant plus sensible, qu'il n'est question là que d'une assurance sur la cargaison, & qu'alors l'abandon de la cargaison étant borné à la portion pour laquelle l'assurance avoit été faite, il suffit que l'assuré ait laissé dans le vaisseau des effets suffisans pour remplir le montant de l'assurance.



ARTICLE XLVIII.

L Es délaissemens & toutes demandes en exécution de la police, seront faites aux assureurs dans six semaines, après la nouvelle des pertes arrivées aux côtes de la même province où l'assurance aura été faite; & pour celles qui arriveront en une autre Province de notre Royaume, dans trois mois: pour les côtes de Hollande, Flandres ou Angleterre, dans quatre mois: pour celles d'Espagne, Italie, Portugal, Barbarie, Moscovie ou Norwege, dans un an, & pour les côtes de l'Amérique, Brésil, Guinée & autres pays plus éloignés, dans deux ans: & le temps passé, les assurés ne seront plus recevables en leur demande.

L Es observations du Commentateur sur cet article sont judicieuses; mais il devoit avertir qu'il les avoit tirées des notes sur l'art. 12, ch. 7 du Guidon. Cet article embarrasse à la première lecture, sur-tout quand on le rapproche du 58 ci-après; car s'il entend, comme le sens naturel le fait présumer, que tous les délais dont il parle ne doivent être comptés que du jour de la nouvelle de la perte, on demande pourquoi l'assuré aura un an pour les pertes arrivées en Espagne, &c. & deux ans pour celles arrivées dans les voyages de l'Amérique, &c. Ou si, au contraire, ces longs délais doivent être comptés du jour du départ du navire, lorsque l'assuré n'en a eu aucunes nouvelles, on demande aussi pourquoi l'article 58 dit qu'alors il pourra faire son délaissement aux assureurs, après un an ou deux ans; au lieu de dire qu'il sera tenu de faire son délaissement en ce cas, aussi-tôt après, sur peine de déchéance de tout recours contre les assureurs?

Pour concilier ces deux articles, on pourroit penser qu'en ce qui concerne les délais de six semaines d'une part, de trois mois d'autre, & de quatre mois encore d'autre, ils ne doivent se compter effectivement & absolument que du jour de la nouvelle de la perte; parce qu'avant la nouvelle, l'assuré n'est pas en état d'alléguer la perte, à l'effet d'avoir droit de se pourvoir contre les assureurs, & que la maxime est certaine, *contra non valentem agere non currit prescriptio.*

Quant aux deux autres délais d'un an & de deux ans, l'embarras vient d'un côté de ce qu'il ne paroît pas naturel de ne les compter que du jour de la nouvelle de la perte; à moins, en tout cas, qu'il ne fût question d'assurances faites dans les lieux mêmes dont il est parlé au sujet de ces délais; ce qui est sans exemple, excepté l'Italie. Car enfin, pour fixer le temps dans lequel il faut agir contre l'assureur, François, Anglois ou Hollandois, qu'importe que le naufrage soit arrivé aux côtes de Guinée ou de l'Amérique, dès que le délai ne doit courir que du jour de la nouvelle du naufrage? Et d'un autre côté, l'embarras vient de ce qu'il n'y a pas d'apparence non plus de compter ces délais d'un an & de deux ans du jour du départ du navire, ou des dernières

nouvelles qu'on en a eu ; à l'effet d'en conclure qu'après ces délais expirés respectivement, l'assuré seroit non recevable à se pourvoir contre ses assureurs, puisque l'art. 58 non-seulement lui permet de faire son délaissement après ces mêmes délais expirés ; mais même par argument très-clair, lui défend de le faire plutôt.

Il faut avouer néanmoins que, dans les termes que cet article est conçu ; & parce que d'ailleurs les fins de non-recevoir & les courtes prescriptions ne sont pas favorables, il ne seroit pas possible de déclarer non-recevable un assuré, qui, pour raison d'un voyage d'Espagne, Italie, Portugal, Barbarie, Moscovie ou Norwege, se pourvoiroit contre les assureurs dans l'an de la nouvelle de la perte apprise sur l'une des côtes ; ou, à défaut de nouvelle, dans deux ans, à compter du départ du navire, en prenant la fin de la première année pour une preuve ou présomption de la perte ; & cela, quoique les assureurs fussent demeurans en France : & de même, s'il s'agissoit d'un voyage de l'Amérique, &c. s'il intentoit son action dans les deux ans de la nouvelle de la perte arrivée à l'Amérique, ou, à défaut de nouvelles, dans les quatre ans du départ du navire. De sorte que le plus sûr est, de ne compter tous les délais portés par cet article, que du jour de la nouvelle de la perte, & de dire, pour justifier ces longs délais d'un an & de deux ans, que comme l'assuré a intérêt de ne faire son délaissement qu'en connoissance de cause, il a été trouvé juste de lui accorder un an pour les naufrages arrivés aux côtes d'Italie, &c. & deux ans pour ceux arrivés aux côtes de l'Amérique, &c. afin que pendant ce temps, il pût prendre les éclaircissemens convenables avant de se déterminer à faire son abandon. Cette raison cesse, à la vérité, en cas de prise ou de naufrage entier & absolu ; mais la loi ne peut pas prévoir tous les cas. D'ailleurs il y a des prises injustes, dont par conséquent il importe de savoir le sort.

Après tout, ces questions sont assez rares, n'y ayant point d'assuré qui néglige de se pourvoir aussitôt la nouvelle de la perte, ou aussitôt que l'an ou les deux ans sont expirés, relativement à l'art. 58 : cependant il se peut faire qu'il y manque, & il faut que les actions aient un terme.

Toutes demandes en exécution de la police d'assurance doivent donc être formées par les assurés dans les délais fixés par cet article ; sans quoi ils seront non-recevables à inquiéter dans la suite les assureurs. Ainsi il ne suffiroit pas de dénoncer la perte aux assureurs, avec protestation, comme dans l'article 42 ; il faut nécessairement une demande en Justice, art. 12, chap. 7 du Guidon : non que le délaissement doive s'ensuivre absolument, attendu qu'il est des cas où l'assuré a grand intérêt de ne le pas faire, comme il a été montré ci-dessus ; mais la demande aura pour objet le paiement du dommage arrivé au navire ou aux marchandises, avec réserve de faire le délaissement dans la suite, si le cas y étoit. Par-là l'assuré sera entièrement en règle, & il n'aura pas à craindre que les assureurs puissent lui opposer raisonnablement aucune fin de non-recevoir. Il est pourtant une voye pour se dispenser d'une demande en Justice ; c'est d'engager les assureurs de reconnoître au pied de la police, qu'ils tiennent la nouvelle de la perte pour bien & dûement dénoncée ; sauf à l'assuré à faire son délaissement quand il le jugera à propos. Par une telle précaution, l'assuré conserve tous ses droits contre ses assureurs, sans aucune procédure ; & c'est ainsi qu'on en use assez communément ici.

Par rapport au premier délai, qui est de six semaines, il reste encore de la difficulté. L'article le fait courir du jour de la nouvelle des pertes arrivées aux côtes de la même province où l'assurance a été faite, & l'on n'en voit point du tout la raison; à moins que l'article ne suppose que l'assuré demeure dans cette même province. Sans cela en effet, qu'importe à l'assuré que la perte soit arrivée aux côtes de Normandie, si l'assurance y a été faite, plutôt qu'en toute autre province du Royaume? Je voudrois donc que ce délai de six semaines, qui est bien court, n'eût lieu absolument que lorsque l'assuré & les assureurs demeurent dans la même province; & que, dans le cas contraire, le délai fût indistinctement de trois mois, la perte étant arrivée sur quelque côte du Royaume, à compter toujours du jour seulement que la nouvelle de la perte seroit parvenue à l'assuré.

Au reste, la nouvelle qui fait courir ce délai de six semaines & tous les autres ne peut s'entendre que d'une nouvelle, non seulement certaine, mais encore publique & notoire; à moins que l'assuré n'ait fait usage de la nouvelle particulière qu'il aura eue, en la dénonçant aux assureurs, avec protestation de faire son délaissement; auquel cas, la rendant lui-même notoire, il se met par-là dans l'obligation de former son action dans les délais fixés par cet article, sur peine de déchéance.

A Marseille & au Parlement d'Aix on n'étoit pas ci-devant scrupuleusement attaché à la fin de non-recevoir portée par cet article: mais en 1713 on y est revenu à la règle, & l'on ne s'en est pas écarté depuis. C'est ce qui résulte des Arrêts des mois de Mai, 10 & 17 Juin audit an 1713, 5 Mai & 30 Juin 1714, Juin 1724, & des Sentences de Marseille des 19 Novembre & 2 Décembre 1748, 31 Janvier & 11 Juillet 1758. Toutefois la moindre reconnaissance par écrit de la part des assureurs, suffit pour écarter la fin de non-recevoir; de même des pourparlers dont ils conviennent. Arrêt d'Aix du 28 Juin 1748, confirmatif d'une Sentence de Marseille du 13 Septembre 1747. Autre Arrêt d'Aix du 27 Mars 1751, au rapport de Monsieur d'Orcin, qui a jugé qu'un certificat du Courtier ou du Notaire, portant attestation de l'avertissement fait dans le temps de droit aux assureurs, & de leur promesse de payer la perte, lorsqu'elle seroit liquidée, suffisoit pour écarter la fin de non-recevoir.

Il est d'usage à Marseille que les assurés fassent à la Chambre de Commerce leur déclaration; laquelle déclaration tient lieu de la notification à chaque assureur, ordonnée par l'article 42 ci-dessus. Il seroit à souhaiter qu'il en fût par tout de même.

Au sujet de la prescription établie par cet article, & sur la différence qu'il y a entre l'arrêt de Prince & la prise, j'ai cru qu'on ne seroit pas fâché de voir la Consultation qui suit de M. Emerigon, du 6 Avril 1759.



QUESTIONS

Sur la différence qu'il y a entre l'*Arrêt de Prince* & la prise,
Et sur les prescriptions en matiere d'assurance.

F A I T.

DANS le mois de Novembre 1756, les Srs. Anglés d'Antoine & Castagne, firent assurer la somme de 77200 liv. d'ordre des Srs. Bouteiller pere & fils, de Nantes, pour compte de qui il appartiendra, de sortie des Isles Françoises, jusqu'à Amsterdam, ou autre port neutre, sur les marchandises chargées par Karavagh, Belloc & Compagnie de Léogane, à l'adresse de Jean-Joseph Vanherzéeel d'Amsterdam, dans le vaisseau l'*America*, Hollandois, Capitaine Louis Fernet, Hollandois, moyennant la prime de 10 pour cent.

Le connoissement porte qu'il fut chargé 529 barriques Créoles, & trois Bordelaises de sucre brut dans ledit vaisseau l'*America*, Capitaine Fernet, à la consignation de Jean-Jacob Vanherzéeel, d'Amsterdam, pour compte & risque des intéressés dénommés au bas de la facture.

Les intéressés dénommés au bas de la facture, sont les Srs. Bouteiller pere & fils de Nantes pour sept huitiemes, & Jean-Jacob Vanherzéeel, d'Amsterdam, pour un huitieme.

Le 14 Juin 1757, les Srs. Bouteiller pere & fils, écrivirent aux Srs. Anglés d'Antoine & Castagne, que le vaisseau l'*America* avoit été pris à la hauteur des côtes d'Amsterdam, près de l'embouchure; mais que les Etats-Généraux réclamoient ce navire & sa cargaison.

Le six Juillet on notifia cette lettre aux assureurs, » Et comme (ajoute-t-on) cette prise » donnera lieu à l'ouverture des assurances, si » la Cour de Londres n'en fait pas la restitution, lesdits Srs. Bouteiller pere & fils, désirent mettre en notice à leurs assureurs la prise » dudit vaisseau, avec interpellation d'agir, » pour en faire la réclamation & en obtenir » le relâchement ou restitution. Et faute de ce » faire, ils leur feront abandon & délaissement

» des facultés assurées jusqu'à la concurrence » des sommes prises en risque.

Le 21 Octobre, jugement de l'Amirauté d'Angleterre, qui confisque le vaisseau & la cargaison.

Le 16 Décembre, les assurés font la déclaration du sinistre à la Chambre du Commerce.

Le 2 Mars 1758, Requête des Srs. Anglés d'Antoine & Castagne, contre les assureurs, aux fins que ceux-ci fussent condamnés à contribuer aux dépenses nécessaires, pour solliciter la révocation du jugement d'Angleterre.

Le 10, Sentence qui autorise les Srs. Anglés d'Antoine & Castagne, à poursuivre la réclamation, si bon leur semble, pour le compte, & aux frais & risques de qui il appartiendra.

Enfin le douze Avril 1758, Requête des Srs. Anglés d'Antoine & Castagne, contre les assureurs, en payement des sommes assurées.

Les assureurs opposent, 1°. la prescription de quatre mois, portée par l'art. 48, tit. des assurances. 2°. La prétendue simulation de la Police, où il n'est pas dit que l'assurance fût pour le compte des François.

Ce dernier moyen fut rejeté, parce que la clause: pour compte de qui il appartiendra, qui a été stipulée dans la police, comprenoit les François tout comme les Neutres. Elle est générale, & doit être entendue généralement; sur-tout dans les circonstances présentes, où il est sensible que si l'assurance avoit été pour le compte d'un neutre, on n'auroit pas manqué de le déclarer en termes exprès; ainsi les assureurs n'étoient pas fondés à dire qu'ils eussent été trompés.

Mais le moyen tiré de la prescription, parut invincible; & par Sentence du 11 Juillet 1758, * les assurés ont été déclarés non-recevables en leur Requête, attendu la prescription de l'action.

* Cette Sentence a été confirmée par Arrêt du Parlement d'Aix du 28 Juin 1759, au rapport de M. de Coriolis.

PREMIERE

PREMIERE QUESTION

Avant l'époque de la confiscation prononcée par l'Amirauté de Londres, le Navire dont il s'agit devoit-il être considéré comme simplement arrêté.

L'ARREST de Prince est incompatible avec la violence & l'esprit de déprédation; c'est un acte d'un Prince ami; il est toujours hors le fait de guerre, ainsi que nous l'apprend le Guidon de la mer, ch. 7, n. 6, p. 282. » Si le Prince arrête le navire pour s'en servir; s'il avoit affaire de portion, ou de toute la marchandise, s'il ne veut permettre aux navires de sortir qu'en flotte, ou redoublement d'équipage, ou s'il prévoit à plus grands dangers, les arrêtant pour quelque temps. . . Si le navire suivant son voyage étoit arrêté par privilege ou nécessité de quelque pays, hors le fait de la guerre, comme pour avoir vivres, ou autres denrées portées dans le navire, dont vente se fait pour la provision de la terre. » Tels sont les cas de l'arrêt qui sont décrits dans le Guidon de la mer, ch. 9, n. 6 & 13. Et comme dit l'Auteur du Dictionnaire de Marine, (qui se borne au cas le plus ordinaire) » Arrêt, c'est lorsque par l'ordre du Souverain on retient dans les ports tous les vaisseaux qui y sont, & qu'on les empêche d'en sortir, afin qu'il puisse s'en servir lui-même, pour les besoins de l'Etat.

La PRISE est lorsqu'on s'empare d'un vaisseau dans le fait de la guerre, dans un esprit de déprédation, & avec dessein d'en priver le véritable maître.

1°. Elle est ou juste, ou injuste: la prise juste est celle qui est faite par un ennemi déclaré, & suivant les loix de la guerre. La prise injuste est celle qui est faite par un pirate, par un ami, par un neutre, ou contre les principes du droit des gens.

2°. Mais soit que la prise soit juste ou injuste, les assureurs en répondent. Dès qu'un vaisseau est pris justement ou injustement, le cas sinistre est arrivé, & l'assurance est ouverte.

Si Navis etiam si ab amicis injustè capta fuit, præcipuè ob pacta in apocâ apponi consuetâ, nempe tam ab amicis quàm inimicis, justè vel injustè occuparetur: asscuratores tenentur. Casa Regis disc. 1, n. 118.

» L'assureur est responsable des prises faites par des amis ou ennemis non déclarés, tout comme si elles étoient faites par les ennemis propres & déclarés; car quiconque déprede

» quelqu'un, est un corsaire, & devient ennemi. *Poiche chionque depreda un'altro, è Corsaro, è si fa inimico.* Targa pag. 223.

Telle est la disposition du Guidon de la mer ch. 7, n. 1. » Il est en liberté du marchand chargeur, est-il dit, de faire délais à ses assureurs; c'est à dire, quitter & délaisser ses droits, noms, raisons & actions de la propriété qu'il a en la marchandise chargée, dont il est assuré, lors & quand il advient naufrage. . . . Quand il y a prise d'amis ou d'ennemis, Arrêt du Prince, ou autre tel desfourbier en la navigation, qu'il n'y ait moyen de naviger à son dernier reste.

L'Ordonnance de 1681, relative à toutes les loix maritimes s'explique de la sorte en l'art. 26, tit des assur. » Seront aux risques des assureurs toutes pertes & dommages qui arriveront sur mer, par tempêtes, naufrages, échouemens, abordages, changemens de route, de voyage, ou de vaisseau, jet, feu, prise, pillage, arrêt de Prince, déclaration de guerre, représailles, & généralement toutes autres fortunes de mer.

L'art. 46 porte, » que le délaissement sera fait en cas de prise, naufrage, bris, échouement, arrêt de Prince, ou perte entière des effets assurés.

Ce mot de prise inséré dans l'Ordonnance sans aucune modification, doit s'entendre généralement de toute prise, juste ou injuste; car l'effet de l'une & de l'autre est presque toujours le même; d'ailleurs, il n'est pas permis de faire une distinction que l'Ordonnance ne fait point, & qui seroit contraire aux véritables principes du droit maritime.

Mais pour ne laisser aucun doute, (s'il pouvoit en rester quelqu'un) nos polices d'assurance entrent dans un plus grand détail; & les parties usent du droit que l'art. 2, tit. des assur. leur donne, de stipuler toutes les autres conditions dont elles voudront convenir. Voici la clause bannale qui est insérée dans les polices, & qui suppléeroit à l'Ordonnance, s'il en étoit besoin. » Veut que tous ceux qui prendront de cette assurance, passent le même risque que lui, tant divin qu'humain, d'amis, ennemis connus ou inconnus, prises & détentions de Seigneuries, soit Ecclésiastiques ou temporelles, justes ou injustes, bande ou contrebande, &c.

Il est donc certain que les assureurs répondent de la prise juste ou injuste, & que l'abandon a lieu dès qu'un vaisseau est pris de quelle manière que ce soit. Car l'assurance est un contrat conditionnel, par lequel l'assureur s'oblige de payer la somme assurée, s'il y a prise,

naufage, bris, échouement, &c. Or, la condition qui ne consiste qu'en un événement ou en un fait, étant une fois accomplie, elle se trouve accomplie pour toujours, quand même l'accomplissement ne seroit pas de longue durée: *Sufficit conditionem semel extitisse*. Pour que la prise soit caractérisée & consommée, il suffit que le navire qui se trouve en pleine mer, soit pris par violence, & que par-là il souffre un *déflourbier* qui l'empêche de naviger à son dernier reste, & de se rendre au lieu de sa destination.

3°. Dès que les assurés ont connoissance d'un pareil sinistre, ils ont la liberté de faire le délaissement, dont l'effet remplit l'intérêt légitime de toutes les parties.

D'un côté, les assureurs, sont obligés de payer les sommes assurées dans le temps porté dans la police (art. 43.) ou, en défaut de pacte, trois mois après la signification du délaissement (art. 44.)

D'un autre côté, les droits, noms, raisons & actions de propriété que l'assuré avoit en la chose assurée, passent sur la tête des assureurs qui sont subrogés au lieu & place de l'assuré, comme si assuré ne fût, suivant le Guidon de la mer ch. 7, n. 1, & le pacte bannal inséré dans les polices. L'Ordonnance de 1681, tit. des assur. art. 60, est précise sur ce point. Après le délaissement signifié (dit-elle) les effets assurés appartiendront à l'assureur. Et comme dit le Guidon de la mer, ch. 7, art. 12. » Après que le délaissement sera fait, si le navire arrive par après, à port de salut, l'assureur recueillera à sa part & portion le profit de la navigation, sans que le marchand chargeur y puisse rien demander; sinon à raison de la portion dont il ne seroit point assuré.

De sorte qu'il peut arriver que l'abandon procure un gain aux assureurs. L'on ne doit point leur envier un profit si rare, qui est extrêmement balancé par la multiplicité des risques qu'il courent, & dont il étoit libre à l'assuré de ne pas se priver, s'il n'eût pas fait l'abandon.

4°. Le jugement que le Prince du capteur prononce ensuite sur la prise, intéresse ou l'assuré ou l'assureur, suivant que le délaissement a été fait, ou n'a pas été fait.

Ce jugement intéresse le seul assuré, qui, poussé par la flatteuse espérance d'un profit à venir, n'a pas voulu user dans le temps de droit, de la liberté qu'il avoit de faire l'abandon. Dans ce cas, si le navire pris est relâché, l'assuré continue d'en avoir le domaine, & il

n'est point privé du gain de la navigation. Par la raison contraire, si le vaisseau est déclaré de bonne prise, soit justement, soit injustement, cette perte regarde le seul assuré, qui doit s'imputer d'avoir préféré un vain espoir, au simple recouvrement de son capital.

Le jugement prononcé par le Prince du capteur, intéresse les assureurs, à qui l'abandon a été fait dans le temps de droit. Dans ce cas, si le jugement est injuste; c'est-à-dire, que le navire assuré soit déclaré de bonne prise, contre le droit des gens, ou contre les loix de la guerre, les assureurs en répondent; si le vaisseau & la cargaison assurée sont relâchés, le tout leur appartient en vertu de l'abandon.

Mais ce qui fixe la condition des parties, considérées en elle-même, n'est pas le jugement rendu par le Tribunal d'une Monarchie étrangère & ennemie; c'est l'abandon fait, ou non fait; ce qui donne lieu à cet abandon c'est la prise.

Ainsi, dans le moment qu'on a connoissance de la prise, l'abandon a lieu, & l'action prend naissance, soit que le Magistrat ennemi ait rendu, un jugement, ou qu'il n'en ait point rendu; soit que la confiscation ait été prononcée, ou qu'elle ne l'ait pas été. Témoin l'Arrêt que la Cour vient de rendre le 3 du mois passé, au rapport de M. de Coriolis, en faveur du Sr. Barthelemi Benza, contre les assureurs, sur le corps du vaisseau l'*Immaculée Conception*, & *St. Ignace de Loyola*, Capitaine Laurent Ghiglino. Ce navire fut pris le 12 Juin 1757, & conduit à la nouvelle York le vingt-trois Août suivant, le Sr. Benza fit son abandon le vingt-quatre Septembre après; l'Amirauté de la nouvelle York rendit Sentence qui fait main-levée au Capitaine Ghiglino, du navire, du quint de la cargaison, & des pacotilles, & qui ordonne que le produit des quatre quints restans de la cargaison, seroit déposé jusqu'à ce que les prétendus propriétaires Espagnols, eussent justifié de leur intérêt. Les assureurs présentèrent Requête en cassation de l'acte d'abandon; & en premier instance, ils proposèrent un système, diamétralement opposé à celui qu'on vient d'établir. Mais par Arrêt confirmatif de la Sentence, il furent condamnés à payer les sommes assurées. Par où il a été décidé entres autres choses, qu'il suffit que la prise soit faite en mer, pour que l'abandon ait lieu, & que le jugement de confiscation ou de relâche, prononcé ou non prononcé, forme un objet qui n'a rien de commun avec l'action directe de l'assurance.

La même question a été ainsi décidée, au sujet de tous les vaisseaux détenus à Mahon avant la déclaration de la présente guerre, & auxquels la conquête de Minorque procura la liberté. Ils retourneront à ceux de leurs anciens maîtres qui n'en avoient pas fait abandon; & ils appartinrent aux assureurs à qui l'abandon en avoit été fait en temps utile; lesquels furent condamnés à payer les sommes assurées, quoiqu'il n'y eût aucun jugement de confiscation, & que l'on soutint que la détention à Mahon n'avoit été qu'un simple *arrêt*.

Le même principe a dicté tous les Arrêts rendus au sujet des autres vaisseaux pris avant la publication de la guerre. Les primes stipulées en cas de guerre, ont été adjugées aux assureurs, & par la raison de réciprocité, ils ont été condamnés à payer la perte, malgré le défaut de jugement de confiscation & malgré l'idée d'*arrêt* qu'on ne cessoit de vouloir substituer à celle de *prise*.

La guerre précédente avoit fait naître la même question. Le Pinque le *St. Charles* fut pris deux jours après que la paix eût été publiée; il fut conduit à la nouvelle York, & sur le champ il fut relâché. Arrêt du mois de Juin 1751, confirmatif de la Sentence de l'Amirauté, qui décida que cet accident avoit été une véritable *prise*, dont les assureurs qui étoient *francs d'avaries*, étoient responsables.

Il faut donc tenir pour maxime certaine, que la *prise* s'opère dès que *par force*, on fait un vaisseau en pleine mer, & que l'empêchant de naviger à son dernier reste & au lieu de sa destination, on le conduit dans un autre endroit. Une telle *prise* donne naissance à l'action, soit qu'elle soit juste ou injuste, soit quelle soit suivie d'un jugement, ou non, soit que le jugement rendu par le Magistrat étranger soit favorable, ou défavorable.

Dans l'espece présente, le vaisseau l'*America* n'a pas été détenu dans un port Anglois, où il fût allé volontairement; il n'a pas été arrêté hors le fait de guerre, soit pour son propre avantage, soit pour les besoins momentanés d'un Prince ami, ou pour la nécessité d'un pays où il eût touché dans le cours de sa navigation.

Mais il venoit des M^{les} Françaises; il se trouvoit en pleine mer, & à la hauteur des côtes d'*Amsterdam*; c'est-à-dire, dans un endroit où les Anglois, malgré leur titre fastueux & insensé de maîtres de la mer, n'avoient ni juridiction ni empire; il alloit à *Amsterdam*, lieu de sa destination. Un vaisseau de guerre le prend *par force*; il l'empêche de naviger à son der-

nier reste; il le conduit en Angleterre, dans le dessein d'y consommer sa déprédation, & d'en priver pour toujours les véritables propriétaires.

Il ne paroît pas possible de caractériser, du nom d'*arrêt* un pareil sinistre; & l'on doit convenir que c'est une *prise* véritable & proprement dite.

Les Srs. Bouteillier pere & fils l'avoient eux-mêmes reconnu dans leur lettre du 14 Juin 1757, où ils marquent que le vaisseau l'*America* a été pris; mais que les Etat-Généraux le réclament.

Les Srs. Anglés, d'Antoine & Castagne, ne purent s'empêcher de concevoir également une idée qui étoit si naturelle. En effet, dans l'acte qu'ils firent signifier aux assureurs, ils qualifient le sinistre dont il s'agit, du nom de *prise*, ils disent que cette *prise* donnera lieu à l'ouverture des assurances, si la Cour de Londres n'en fait pas la *restitution*. Ils interpellent les assureurs d'agir pour en faire la réclamation, & en obtenir le relâchement ou restitution. Et ils ajoutent que « *faute de ce faire*, on fera aux assureurs abandon & délaissement des facultés assurées, jusqu'à la concurrence des sommes prises en risque.

Les assureurs ne voulurent point agir pour obtenir la restitution du navire pris. L'on avoit donc la liberté de leur faire dès-lors abandon, & de les poursuivre trois mois après, en paiement des sommes assurées, sans qu'ils pussent opposer, ni le système de l'*arrêt* ni celui que la *prise* fût injuste. La confiscation prononcée dans la suite par le Tribunal Anglois, auroit été pour leur compte; tout comme la mainlevée, si elle eût été accordée, auroit tourné à leur avantage.

Au reste, l'on ne voit pas comment dans aucun cas, l'on eût pu se plaindre de l'*injustice* de la *prise* ou de la confiscation, puisque les sept huitièmes des facultés, qui formoient l'objet de l'assurance, appartenoient réellement aux Srs. Bouteillier pere & fils de Nantes, qui sont François: un connoissement pour compte & risque des intérêts dénommés au bas de la facture, n'étoit gueres propre à cacher la simulation, si tant est qu'une telle piece ait été trouvée lors de la *prise*, entre les mains du capitaine Louis Fernet.

Dans ces circonstances, & en conformité des principes ci-dessus établis, l'on a cru que depuis le moment que l'Anglois se rendit maître du vaisseau l'*America*, ce navire devoit être considéré pris, & non simplement arrêté.

SECONDE QUESTION.

Les assurés n'ayant pas fait l'abandon & formé leur demande dans les quatre mois déterminés par l'Ordonnance, leur action est-elle prescrite ?

L'art. 48 tit. des assur. porte que » les dé-
» laissemens & toutes demandes en exécution
» de la police, seront faites aux assureurs,
» dans six semaines, après la nouvelle des pertes
» arrivées aux côtes de la même Province où
» l'assurance aura été faite; & pour celles qui
» arriveront en une autre Province de notre
» Royaume, dans trois mois; pour les côtes
» de Hollande, Flandres, ou Angleterre, dans
» quatre mois... Et le temps passé, les assu-
» rés ne seront plus recevables en leurs deman-
» des.

Cette prescription prononcée par l'Ordonnance maritime, est de rigueur, ainsi que toutes les autres prescriptions qui sont établies dans les affaires mercantiles.

Les mêmes fins de non-recevoir se trouvent à peu près déterminées dans le Guidon de la mer, ch. 5, n. 37, & ledit temps passé, est-il ajouté, les assurés ne seront recevables, quelques excuses qu'ils proposent, à donner avaries en compte.

Quelque précise que fût l'Ordonnance, l'on n'avoit pas cependant été autrefois fort scrupuleux de l'observer en cette Province Mais en 1713, la question s'étant présentée, la règle fit taire l'usage abusif qui s'étoit glissé sur cette matière. Blaise Marin, avoit fait faire une assurance sur le vaisseau *La Sainte Marguerite*; ce vaisseau fut pris; la déclaration de la perte fut faite à la Chambre du Commerce le quatorze Janvier mil sept cent six; en conséquence tous les assureurs payèrent les sommes assurées, à l'exception de François Sabain, qui fut assigné pardevant le Tribunal de l'Amirauté de Marseille le 3 Février mil sept cent onze. Sentence qui le condamne à payer. Arrêt rendu dans le mois de Mai 1713, au rapport de Monsieur le Blanc, qui réforme la Sentence, & déclare l'assuré non recevable. Le soussigné trouve dans des anciennes remarques qui sont à son pouvoir, que lors de cet Arrêt, Messieurs délibérèrent » de faire droit dorénavant aux prescriptions prononcées par l'Ordonnance maritime; que si la Chambre du Commerce les trouvoit trop rigoureuses, elle n'avoit qu'à se pourvoir au Roi pour les faire mitiger. »

Cet arrêt fut suivi de plusieurs autres. Le

10 Juin de la même année 1713, il fut rendu un Arrêt semblable au rapport de Mr. de Valabre en faveur du sieur Bonnet, contre les Srs. Hazard. Autre Arrêt du 17 du même mois de Juin 1713, au rapport de M. du Chafaut. Quatrième Arrêt du 5 Mai 1714, contre les Hoirs de la Roque. Cinquième Arrêt du 30 Juin 1714, en faveur de Goujon de Nantes. Sixième Arrêt du mois de Juin 1724, au rapport de M. de Galice, en faveur des assureurs sur la Tartane *l'Annonciation*, Capitaine Rouffin du Martigues, contre Joseph Vespini & Compagnie.

Depuis lors la Jurisprudence a été certaine, & l'on pourroit citer une foule de jugemens postérieurs qui ont prononcé la fin de non-recevoir contre les assurés qui n'intentent point leur demande dans le temps de droit.

Il est nécessaire de faire ici quelques observations.

1°. La prescription n'a pas lieu, lorsqu'il y a *cédule, obligation, arrêté de compte*. Ord. de 1681, tit. des prescript. art. 10.

Il en est de même, si les parties ont convenu de prendre des arbitres, pour décider leurs différens, ainsi qu'il fut jugé par l'Arrêt du 28 Juin 1748, rendu au rapport de M. de Boades, en faveur du sieur Boet de St. Leger de Paris, contre les assureurs sur le Corsaire *la Revanche*.

Il en est encore de même si l'assureur délayant d'un jour à l'autre de remplir son obligation, a promis verbalement de payer les sommes assurées, pourvu que cette promesse soit prouvée d'une manière évidente: ainsi jugé par l'arrêt du 27 Mars 1751, au rapport de Mr. d'Orcin, contre les assureurs du corsaire *le Grand passé-par-tout*.

2°. La simple sommation extrajudiciaire, ne suffit pas pour interrompre la prescription. L'Ordonnance de 1681 tit. des prescript. art. 10, exige une *interpellation judiciaire*.

L'article 6 du même titre veut que les protestations n'ayent aucun effet si elles ne sont suivies d'une demande en justice.

L'article 42 tit. des assurances, dit que lorsque l'assuré aura eu avis de la perte, il le fera signifier aux assureurs avec protestation de faire son *délaissement EN TEMPS & lieu*. De sorte que la protestation ne le dispense pas de faire ensuite l'abandon & de former sa demande en temps utile. S'il y manque, il est déchu de son action, malgré toutes les sommations & protestations extrajudiciaires: » les délaissemens » & toutes demandes en exécution de la police, » seront faites aux assureurs dans... (tel & tel » temps) & le temps passé les assurés ne seront » plus recevables en leurs demandes. C'est l'a-

» ticle 48 déjà cité, qui est conforme au Guidon
» de la mer ch. 7, art. 12, où il est dit que » la
» demande doit être faite *en jugement contradic-*
» *toire*, pour ôter les abus des sommations &
» protestations simples sans assignation. » Cet
abus des simples sommations est sensible; car
les assurés ne feroient le délaissement que lorsqu'ils n'auroient absolument plus aucune espérance de recouvrer les effets assurés; de manière que les assureurs seroient toujours privés de l'avantage de l'abandon, & leur état n'auroit rien de fixe ni de certain.

3°. La prescription ne commence à courir que du jour que les assurés *auront pu agir*; c'est-à-dire, depuis le jour que leur action aura pris naissance, & qu'elle aura pu être exercée, sans qu'aucun empêchement de droit s'y oppose, *sublato juris impedimento*.

Ainsi dans le cas de l'arrêt de Prince, l'abandon ne peut se faire qu'après six mois ou un an. Pendant le cours de ce délai, l'assuré ne peut *agir*, & son action n'est pas encore née. Voilà pourquoi suivant l'art. 49 tit des assurances, qui parle de l'arrêt de Prince, » la fin » de non-recevoir portée par l'article 48 ne court » contre les assurés que *du jour qu'ils auront pu agir*. » Ce qui est conforme à la disposition du droit commun, qui veut que la prescription ne coure que depuis le moment qu'on a eu droit d'intenter l'action: *ex quo jure competere caperunt actiones*. l. 1, §. 2, c. de *annal*, except. l. *sicut c. de presc.* 30, vel 40 *ann.* d'où l'on a tiré la règle: *non valenti agere, non currit prescriptio*.

Mais en cette matière, l'on ne connoît qu'un seul empêchement *de fait*, qui soit capable de suspendre le cours de la prescription: c'est lorsqu'on ignore la perte; parce que cet empêchement de fait est invincible, & qu'il est impossible d'agir contre les assureurs avant que d'avoir connoissance du sinistre. Voilà pourquoi l'article 48 ne fait courir le temps de l'action, qu'après la nouvelle des pertes.

Tout autre prétendu empêchement de fait, tout autre prétexte, tout autre excuse ne servent de rien. En vain les assurés diroient qu'ils ont travaillé pour recouvrer les effets enveloppés dans le sinistre, & que l'espérance de ce recouvrement a suspendu leur action, on ne les écouterait point, & leur demande intentée après le temps de droit seroit rejetée, parce qu'ayant différé de recourir au bénéfice de la loi, ils s'en sont rendus indignes, soit par négligence, soit par cupidité. L'article 45 tit. des assur. renferme une décision générale, quoiqu'il semble ne parler que de deux cas particuliers: » en

» cas de naufrage, ou échouement, dit-il, l'as-
» suré pourra travailler au recouvrement des
» effets naufragés, sans préjudice du délaisse-
» ment, qu'il pourra faire *en temps & lieu*. »
Ainsi tandis que l'assuré travaille à recouvrer les effets qui sont l'objet de l'assurance, son action contre les assureurs est ouverte, elle court, & elle doit être intentée *en temps utile*, & dans les délais déterminés par l'art. 48.

Dans l'espèce présente, les sieurs Anglés, d'Antoine & Castagne eurent nouvelle de la prise le 6 Juillet mil sept cent cinquante-sept, jour qu'ils firent signifier aux assureurs la lettre qu'ils venoient de recevoir des sieurs Bouteiller, pere & fils de Nantes, dès ce jour là, leur action prit naissance.

Le sinistre étoit arrivé à la hauteur des côtes d'Amsterdam.

Donc leur délaissement & leur demande en exécution de la police, devoient être faits dans l'espace de quatre mois qui furent terminés le 6 Novembre 1757.

Cependant l'action n'a été intentée que le douze Avril 1758. Elle est donc non-recevable.

Si l'on eût été au cas de l'arrêt de Prince, l'action des assurés auroit eu vie jusqu'au 6 Mai 1758, suivant l'article 49 tit. des assur. mais il s'agit ici d'une *prise* véritable & proprement dite: les principes établis ci-dessus, & la jurisprudence constante de la Cour, n'ont pas permis d'en concevoir une idée différente.

OBJECTION. Les assurés ont cru que c'étoit un arrêt & non une prise. Leur erreur est excusable, & il seroit cruel de les priver d'une somme de 77200 liv. en capital, sur le fondement d'une fin de non-recevoir toujours odieuse en elle-même.

REPOSE. Ces considérations parurent d'abord très-pressantes; & si l'on n'eût été dirigé & retenu par la sainteté des loix, on se seroit peut-être laissé entraîner par une prétendue équité qui flatte & qui séduit.

Mais 1°. dès que la loi est claire & précise, il est défendu de la violer, sous prétexte qu'elle semble trop dure: *hoc quidem perquam durum est, sed ita lex scripta est*. L. 12. ff. *qui & quib. manum*. La conscience de la loi vaut plus que celle de l'homme: *conscientia legis, vincit conscientiam hominis*, dit Stracha pag. 541, n. 6, en parlant des Juges des marchands; & si quelquefois il est permis de suivre l'équité, ce doit être cette équité légale qui est la véritable justice, qui est dirigée & éclairée par l'esprit des loix, & qui résulte de l'heureux concert que la droiture du jugement fait donner à la règle, &

aux circonstances où l'on se trouve. Toute autre équité, n'en a que l'ombre & l'apparence trompeuse, *non est aequitas, sed aequitatis simia*.... Molin conf. Paris. tit. 1, §. 51, gl. n. 86 & 87, *ubi fusi*.

Or, dans le cas présent la loi est écrite; elle ne laisse ni doute ni ambiguïté; on doit donc la suivre sans scrupule, & s'il falloit concilier cette rigueur apparente du droit, avec l'équité qui résulte des circonstances du fait, la chose ne seroit peut-être pas difficile.

Les assurés se promettoient un profit immense sur les marchandises assurées; ils ne pouvoient se consoler de se voir obligés d'en faire l'abandon: toute idée qui tendoit à flatter leur espérance, leur paroïssoit favorable; & il se peut très-bien, qu'éblouis par l'intérêt, leur manière de penser fût enfin parvenue à métamorphoser une prise en arrêt de Prince. Mais les idées particulières des Parties, n'ont jamais été capables de changer la nature des choses, ni de bouleverser les loix qui président à la tranquillité publique. Les assurés ont voulu ne pas abandonner le profit qu'ils attendoient; dès-lors ils sont devenus assureurs à eux-mêmes; & il est aussi juste qu'équitable, qu'ils supportent aujourd'hui la perte réelle, à laquelle ils se sont volontairement exposés, pour courir après un profit incertain.

2°. La prétendue erreur des Assurés, ne seroit excusable en aucun cas, parce que ce seroit une erreur de droit: *Juris ignorantiam in usu capione, negatur prodesse*. l. 4 ff. de jur. & fact. ignor. Cette question se présenta en thèse, dans une cause qui est actuellement pendante pardevant la Cour.

Le sieur Alexis Germond, fit assurer 3150 liv. pour compte de qui il appartiendra, de sortie de Marseille jusqu'à St. Valery, sur les facultés du vaisseau, le *Prince Charles*, Capitaine Clement Béas, Impérial, sous connoissement simulé, pour compte de Vanberblock d'Ostende, d'entrée à Ostende.

Le 3 Novembre 1756, ce vaisseau fut pris.

Le 31 Janvier 1757, jugement qui en prononce la confiscation.

Le cinq Février, avant que la confiscation fût connue à Marseille, l'assuré fit sa déclaration à la Chambre du commerce, de l'arrêt de ce vaisseau. C'est ainsi qu'il qualifioit la prise.

Le 16 Avril, ayant eu nouvelle de la confiscation prononcée, il fit son abandon.

Le dixième Juin, il présenta Requête contre les assureurs en paiement des sommes assurées.

Ceux-ci opposèrent la prescription de quatre mois, qui avoit été acquise le cinquième Juin 1755, cinq jours avant la Requête présentée.

L'assuré répondoit qu'il avoit regardé la prise comme un simple arrêt; qu'il l'avoit ainsi qualifiée dans sa déclaration à la Chambre du commerce; & qu'il étoit bien dur qu'on voulut dans ces circonstances, lui faire perdre une somme de 3150 liv. pour une simple demeure de cinq jours.

Sentence du 31 Janvier 1758, * qui déclare cet assuré non-recevable en son action.

Il a appelé, & comme il craint que la fin de non-recevoir ne soit fondée en pur droit, il a fait répondre cathégoriquement les assureurs, sur ce qu'ils avoient promis en temps utile, de lui payer les sommes assurées; ce qui changeroit la thèse & auroit empêché la prescription.

Or, si la fin de non-recevoir a été prononcée dans une hypothèse telle que celle qu'on vient de rappeler, malgré l'erreur évidente de l'assuré, & malgré une simple négligence de cinq jours, qui avoit été occasionnée par l'indolence & un défaut d'attention; il n'étoit gueres possible de relever les sieurs Anglés, d'Antoine & Castagne, de l'erreur prétendue dans laquelle ils s'étoient laissé volontairement emporter par l'espoir séduisant de la main-levée dont ils se flattoient contre toute apparence.

3°. Depuis l'année 1755, que les hostilités des Anglois ont commencé, l'on n'a cessé d'entendre dire aux assureurs, que les prises étoient des arrêts de Prince, & leur système a toujours été condamné; mais à l'exception du cas particulier de l'assurance faite par le sieur Germond, les sieurs Anglés, d'Antoine & Castagne, sont peut-être les premiers des assurés qui aient tenu un pareil langage. Il faut donc avouer que s'ils se sont trompés, leur erreur est bien extraordinaire, & ne mérite point qu'on invoque une équité imaginaire, pour les mettre à couvert de la disposition de l'Ordonnance, qui est la loi du commerce maritime, & sous les ailes de laquelle les Négocians jouissent de leur état & de leur fortune.

Délibéré à Marseille, le 6 Avril 1759.

EMERIGON, Avocat.

* Cette Sentence a été aussi confirmée par Arrêt du Parlement d'Aix, du 30 Juin 1759.

ARTICLE XLIX.

EN cas d'arrêt de Prince, le délaissement ne pourra être fait qu'après six mois, si les effets sont arrêtés en Europe ou Barbarie; & après un an, si c'est en pays plus éloigné, le tout à compter du jour de la signification de l'arrêt aux assureurs: & ne courra en ce cas la fin de non-recevoir, portée par l'article précédent contre les assurés, que du jour qu'ils auront pu agir.

LE simple arrêt de Prince n'emporte pas la perte de la chose arrêtée; c'est pourquoi cet article ne veut pas que le délaissement en puisse être fait aux assureurs avant six mois ou un an, suivant la distance des lieux où l'arrêt aura été fait, conformément à l'art. 12 de l'Ordonnance de Rotterdam.

Cela s'entend néanmoins d'un arrêt de Prince étranger fait en temps de paix ou autrement avant toute déclaration de guerre. Si c'étoit après une déclaration de guerre, ou en vertu de lettre de marque ou de représailles, qu'il y eût confiscation ordonnée du navire & des marchandises, ou non, ce seroit autre chose; c'est-à-dire, qu'il ne faudroit point attendre les six mois. Art. 14, ch. 9 du Guidon. De même en toute prise juste ou injuste: car dès qu'il y a prise, toute idée d'arrêt de Prince doit disparaître. Consultation de M. Emerigon du 6 Avril 1759 rapportée sur l'art. précédent.

Ce délai de six mois ou d'un an, suppose en effet qu'il y a lieu d'espérer que l'on obtiendra la main-levée de l'arrêt; & c'est pour donner le temps aux assureurs d'y parvenir, que ce délai leur est accordé: ce qui n'empêche pas toutefois que l'assuré ne soit tenu de faire toutes les diligences convenables à ce sujet, aux termes de l'article 51.

Si l'arrêt de Prince avoit pour objet des marchandises de contrebande ou prohibées, les assureurs n'en seroient nullement garants; à moins qu'ils n'en eussent été informés lors de l'assurance, & que dans la police d'assurance ne fût déclarée faite sur toutes sortes de marchandises. Cleirac, art. 2 & 5, ch. 2 du Guidon, pag. 233 & 234. Et encore cela ne regarderoit-il que les marchandises prohibées dans le lieu du départ ou de la destination du navire, & point du tout celles qui, prohibées par les loix du Royaume, se trouveroient saisies & arrêtées par les Officiers du Roi, faute par le chargeur assuré d'avoir obtenu une permission de Sa Majesté, parce que ce seroit alors de son fait propre & particulier que procéderoit l'arrêt & la confiscation des marchandises. Cleirac, *ibid. leg. cum propon. 3, cod. de naut. fenore. Idem Santerna, de affec. part. 4, n. 17.* Cette juste distinction se trouve établie dans une consultation de M. Emerigon du 15 Janvier 1759.

Il en seroit de même de celui qui seroit assurer sous le nom d'un neutre ou d'un ami, des effets appartenans aux ennemis. Ces effets étant pris, les assureurs n'en répondront pas, s'ils n'ont été avertis qu'ils appartenoient effectivement à des ennemis. Cleirac, *ibid. Santerna, ibid. de affec. part. 15, n. 10*

& seq. Arrêts conformes du Parlement d'Aix des 28 Juin 1748 & 2 Décembre 1749. Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 5, n. 7, fol. 174.

Je pense qu'il en seroit de même, quoique l'assuré ignorât lui-même que ce fussent des marchandises de contrebande.

La consultation de M. Emerigon, que je viens de citer, & que j'ai cru devoir insérer ici, a pour objet la justification d'une Sentence de l'Amirauté de Marseille du 31 Juillet 1758, qui a jugé que les assureurs devoient répondre de la confiscation prononcée en Espagne, des soieries chargées dans la tartane *le Saint-Joseph*, Capitaine Gautier; sur ce fondement que l'assurance portoit précisément sur *des soyes sorties des environs de Carthagene*, & qu'ainsi les assureurs ne pouvoient pas ignorer que ce ne fussent des marchandises de contrebande, dont la sortie étoit prohibée en Espagne sous de graves peines.

Il faut convenir que cette Sentence est juridique & conforme aux principes: cependant il y a une chose qui fait de la peine; savoir, l'erreur ou la méprise des assureurs, qui n'avoient stipulé qu'une prime de quatre pour cent, pour indemnité de tous risques; tandis que, dans le même temps, d'autres assureurs en exigeant une pareille prime, avoient eu la précaution de se faire tenir quittes de toute confiscation de la part des Espagnols.

Pourquoi une si grande inégalité de condition entre ces divers assureurs? Il semble que les premiers auroient été dans le cas de demander au moins une augmentation de prime très-considérable. Mais, d'un autre côté, peut-on rien ajouter aux clauses d'une police d'assurance? Il faut donc dire qu'il a été bien jugé en rigueur de droit, & que les premiers assureurs sont seulement à plaindre de n'avoir pas mieux veillé à leurs intérêts.

C O N S U L T A T I O N

Des 15 Janvier & Avril 1759.

F A I T.

DANS les mois de Juillet & d'Août 1756, les Srs. Jaune & Lieutaud firent assurer la somme de 87400 liv. pour compte de qui il appartiendra, de sortie *des environs de Carthagene*, jusqu'à Marseille, sur les facultés consistant en *Soye*, sous telle dénomination que puisse être, qui se trouveront chargées sur la Tartane *St. Joseph*, Capitaine Pierre Gautier du Martigue, moyennant la prime de quatre pour cent.

(Dans le même temps, le Sr. Joseph Almaric, fit faire des assurances sur les facultés consistant en *Soye*, *franc aux assureurs*, de confiscation de la part des Espagnols, chargées sur la même Tartane, & moyennant pareille prime de quatre pour cent.

Le neuvième Août, le Capitaine Gautier,

mit sous voile de Carthagene, pour aller aux Aigles.

Le 17 il partit des Aigles.

Le 28 étant à la hauteur du Cap Palos, il reçut 58 balles de Soye.

Le 26 étant sur le Cap de Loque, un Bateau envoyé par le Consul d'Alicant, vint l'avertir que l'Escadre Angloise étoit mouillée à la Rade d'Altea. Il se refugia dans celle de Benidor.

Le 29 il envoya sa chaloupe pour faire de l'eau: Le Vice-Consul lui fit dire qu'il avoit à lui parler. Le Capitaine descendit à terre, où sur le champ il fut saisi par une brigade de Gardes, lesquels s'emparèrent de son bâtiment.

Le 30 on le reconduisit à son bâtiment, & on le força de faire voile pour Alicant.

Le

Le premier Septembre on arriva à Alicant ; le Capitaine Gautier se jeta dans la mer, & se sauva à la nage sur une tartane Angloise.

Le 22, cet accident fut dénoncé aux assureurs.

Le 27 Janvier 1757, Requête des Srs. Jaume & Lieutaud, contre les assureurs, en payement des sommes assurées.

Ils oppoient qu'ils ne doivent pas répondre de la Contrebande.

Cette exception a été condamnée par la Sentence du 31 Juillet 1758.

PRINCIPE DE DROIT.

1°. Qu'est-ce que le contrat d'assurance, & de quels accidens les assureurs sont-ils responsables ?

Bornier sur l'Ordonnance de 1673, tit. 12, art. 7, pag. 737, dit » que l'assurance est un » contrat par lequel on promet indemnité des » choses qui sont transportées d'un pays en un » autre, & principalement par mer, moyen- » nant un prix convenu à tant pour cent, en- » tre l'assuré qui fait ou fait faire le transport, » l'assureur qui promet l'indemnité, qui prend » tout le péril sur soi, & se charge de l'événe- » ment.

Cette définition est tirée du Guidon de la Mer, chap. 1, art. 1, & de la doctrine de tous nos Auteurs. Kuricke Diatriba de *affecur.* pag. 829; Loccenius, lib. 2, cap. 5, n. 4, pag. 979; Roccus de *affecur.* not. 1 & seq. Stracha de *affecur.* in præm. n. 49. Targa, pag. 221; Lubec, pag. 115. Scacia tom. 1, pag. 24, n. 131; Stypmannus pag. 453. Voici comme parle ce dernier, *Affecuratio est conventio de rebus tuto aliunde transferendis pro certo premio: Seu est aversio periculi.*

Ces mots, *aversio periculi*, signifient que l'assureur se charge & prend pour lui-même les périls que les choses assurées courent sur la mer, *AVERSIO PERICULI ita dicta quod aliquis alterius periculum in mari, aversum it, aut in se recipit.* Loccenius, pag. 979.

L'on voit par-là, qu'en règle générale les assureurs répondent de toutes pertes & de tous les dommages qui arrivent sur la mer aux choses assurées. *Periculum quod ex navigatione maris, metui solet.* L. 2, C. de Naut. Fœnore. Soit par le fait de l'homme, soit dans le fait de l'homme, & par quelle cause que ce soit (sauf certaines exceptions) *omnia damna quæ à vento, vadis, syrtibus, tempestatibus, scopulis, igne, piratarum aut latronum innersi-*

bus, VEL ALIA RATIONE navi & mercibus accidere possunt. Stypm. pag. 457, 385.

Sub nomine periculi, de quo fit cautio, comprehenditur OMNIS CASUS qui accidit IN MARI, à tempestate, ab hostibus, prædonibus repræfaliis, ALIISQUE MODIS usitatis & inusitatis, citrà fraudem & culpam contrahentium, aut Domini mercium vel navis. Loccenius lib. 2, cap. 5, n. 5, pag. 980.

Carlo-Targa, un de nos meilleurs Auteurs sur les matieres maritimes, nous apprend également (ch. 52, n. 2, pag. 221,) que » les » assureurs répondent de tout sinistre qui arrive » sur mer: *Ogni sinistro che occorre in mare,* » soit qu'il soit solite, ou insolite, soit qu'il pro- » cède d'un accident prévu, ou imprévu, pour- » vu qu'il n'y ait ni fraude, ni faute de la part » de l'assuré.

Et telle est encore la doctrine expresse de tous les Docteurs déjà cités.

Notre Ordonnance de la Marine tit. des assur. art. 26, a adopté ces grands principes. » Se- » ront aux risques des assureurs, toutes pertes » & dommages qui arrivent sur mer par tempê- » tes, naufrages, échouemens, abordages, » changemens de route, de voyage, ou de vais- » seau, jet, feu, prise, pillage, arrêt de Prin- » ce, déclaration de guerre, représailles, Et » généralement toutes autres fortunes de mer.

Ces derniers mots embrassent, dans leur généralité, tous les accidens qui arrivent sur mer aux choses assurées; mais pour ne laisser aucun doute, nos polices d'assurances entrent dans un plus grand détail, & les parties usent du droit que l'art. 2, du tit. des assur. leur donne de stipuler toutes les autres conditions dont elles voudront convenir; de sorte que chaque pacte forme, une loi d'autant plus respectable pour les parties, qu'elles s'y sont soumises volontairement.

Nos polices s'expliquent en ces termes: » Veut que tous ceux qui prendront de cette » assurance, passent le même risque que lui, tant » divin qu'humain, d'amis, ennemis, connus, » ou inconnus, prises & détentions de Seigneu- » ries, soit ecclésiastiques, ou temporelles, jus- » tes, ou injustes, bandes, ou contrebande, » marque, contre-marque, de vent, foudre, » feu, jet à la mer, & de tous autres pareils » inconvéniens, & cas fortuits qui pourroient » arriver, se mettant à son lieu & place, comme » si assuré ne fût.

2°. De tout ce qui vient d'être observé, ce seroit tirer une mauvaise conséquence que de dire que les assureurs répondent indéfiniment

de la prise & confiscation des choses assurées, pour fait de contrebande.

Ceci demande certaines distinctions qui nous sont apprises par les principes des loix.

I. CAS. Toutes les marchandises dont l'importation, ou l'exportation sont défendues en France, ne peuvent point être assurées en France, & les assureurs ne sont jamais tenus de la confiscation faite par l'autorité du Roi, parce qu'alors l'assurance est nulle, suivant le principe de la loi. *Cum proponas* 3. C. de *Nautico fœnore*. Telle est la doctrine de Stracha de *asscur.* gl. 5, n. 2, qui dit que les promesses des assureurs, quelques générales qu'elles soient ne comprennent point ce cas, attendu que le commerce ne doit point avoir pour objet des marchandises illicites, *Cum in mercibus illicitis non sit commercium*. Les contrats maritimes, ch. 2, art. 2, apud Cleirac, pag. 233, nous apprennent la même vérité. « Assurances se peuvent faire (est-il dit) sur toutes sortes de marchandises, pourvu que le transport ne soit pas prohibé par les Edits & les Ordonnances du Roi; c'est-à-dire, du Roi de France.

II. CAS. Il n'en est pas de même des marchandises dont la contrebande n'est que vis-à-vis des peuples Etrangers, & non vis-à-vis de la France.

Il étoit défendu aux marchands de transporter de l'or chez les Barbares; mais il étoit permis d'apporter dans l'Empire celui que les Barbares avoient: *Sed si apud eos inventum fuerit, subtili auferatur ingenio*. L. 2, C. de *Commerciiis*. Dans ce dernier cas, la contrebande n'est point illicite, & les moyens qu'on emploie pour y réussir, sont regardés par la loi, comme une adresse ingénieuse & louable.

Ainsi l'exportation de certaines choses sera défendue en Espagne tant qu'on voudra; mais les loix du Roi Catholique, ne sont pas des règles de conduite pour les François. Il leur est permis & très-permis en France d'y apporter d'Espagne, des Piastres, des Pistoles, des Quadruples & des Soyes, pour alimenter nos Hôtels de Monnoye, nos Manufactures, & notre Commerce.

Pareilles marchandises sont un objet légitime de notre négoce, & rien n'empêche qu'elles ne forment parmi nous la matière des assurances.

Mais il faut ici faire une nouvelle distinction, fondée sur cette grande règle, qui veut que dans les assurances, tout se passe de bonne foi, & qu'il n'y ait ni fraude ni surprise de la part des assurés. *In isto contractu requiritur bona fides, non dolus nec, fraud, sed solum*

æquitas quæ est anima commercii. Casa Regis disc. 1, n. 2.

Si les assureurs ont ignoré que les facultés par eux assurées, consistoient en des marchandises dont l'exportation est défendue dans les lieux du chargement, ils ne sont pas responsables de la confiscation, parce qu'on les a trompés en leur cachant un risque auquel ils n'avoient par lieu de s'attendre.

Nec veritatem & illicitam pro licitis indicandam; pro quibus si forte AB IGNORANTE promissum periculi cautum sit, is cui cautum est ad eorum estimationem agere prohibetur; quia in dolo fuit. Loccenius lib. 2, cap. 5, n. 7, pag. 982.

Asscuratio facta quantumvis generalis, non comprehendit res veritas asportari, & quando Dominus mercium asscuratarum deventi fecerit res prohibitas, IGNORANTE ASSECURATORE, cujus causâ pervenitur ad perditionem mercium vel Navis... non tenetur asscurator. Roccus de *asscurat.* not. 21, pag. 167. Il copie les paroles de Senterna, part. 4, n. 17, où l'on trouve les mêmes mots: *Ignorante asscuratore*.

D'où il suit, que si les assureurs ont su que l'exportation des marchandises étoit défendue dans le lieu du chargement, ils répondent de la prise & de la confiscation qui s'en fait sur mer; telle est la Doctrine expresse de Stracha en l'endroit cité n. 5. Le Grand Seigneur avoit défendu la sortie des bleds, un vaisseau d'Ancone qui en avoit pris un chargement, est rencontré par un navire Turc qui lui faisoit le bled. Stracha, après avoir fait les distinctions que nous venons de rappeler, décide, que si les assureurs ont ignoré que les facultés consistoient en bled, ils ne sont pas tenus de la confiscation; n'étant pas vraisemblable, ajoute-t-il, qu'ils eussent assuré au prix ordinaire, dans le cas où on leur eût déclaré que les facultés qu'on leur faisoit assurer étoient du bled; alors ou ils n'auroient pas assuré, ou bien ils auroient exigé une plus haute prime. *Cum non sit veresimile, quod si fuisset expressum frumentum, pro consueto periculi pretio aliquis rem salvam fore promississet, sed vel non promississet, aut valde periculi pretio aucto, promississet*.

APPLICATION DE CES PRINCIPES A LA CAUSE PRESENTE.

Il ne s'agit pas ici d'une contrebande défendue par les loix de l'Etat; bien loin de là, l'avantage du Royaume, est que l'on y apporte autant de Soye qu'il est possible, pour ali-

menter les Manufactures de Lyon, & des autres Villes. Le Ministère favorise une importation qui nous est si utile. Ainsi rien n'empêche parmi nous que les Soyes d'Espagne ne forment la matière du contrat d'assurance.

Les Srs. Jaume & Lieutaud n'ont pas dissimulé la nature de la chose assurée. La police porte qu'ils font assurer *de sortie des environs de Carthagene jusqu'à Marseille, sur les facultés consistant en Soye.*

Personne n'ignore que depuis longues années l'exportation des Soyes est défendue en Espagne, sous les peines les plus graves. Il faut user d'artifice & d'adresse, pour tromper les surveillans & les Gardes; *Subtili auferatur ingenio*: on charge la Soye, non dans un port; mais en pleine mer; & sur la côte, par le moyen des bateaux qui l'apportent en cachette pendant la nuit.

Voilà pourquoi l'assurance dont il s'agit ne fut pas faite *de sortie de Carthagene*; mais bien *de sortie des environs de Carthagene*; c'est-à-dire, de sortie de la côte où les Soyes seroient chargées clandestinement sur la tartane *Saint-Joseph*.

Les Soyes, ainsi chargées, ont été prises & confisquées par les Espagnols; les assureurs doivent donc en répondre, suivant la nature de leurs engagements, & en vertu du pacte spécial inséré dans la police.

Inutilement ils opposoient que le Capitaine Gautier ne devoit pas descendre à terre & quitter son navire.

1°. Il descendit à terre pour juste cause & par nécessité, puisque le Vice-Consul lui fit dire qu'il avoit à lui parler. Les capitaines sont obligés, à peine de désobéissance, d'exécuter les ordres qu'ils reçoivent de la part des Consuls de la Nation, lesquels *représentent le Prince*, ainsi que le dit Decormis tom. 2, Col. 1316.

2°. L'on pourroit abuser de quelques articles de l'Ordonnance qu'il est bon d'expliquer.

L'art. 13, tit. du capit. » porte que les Maîtres seront tenus sous peine d'amende arbitraire, d'être en personne dans leurs bâti-

» mens, lorsqu'ils sortiront de quelque Port, » Havre, ou Rivière. » Cette disposition a pour objet, de prévenir les naufrages; mais il n'est pas défendu aux capitaines de descendre à terre lorsque le vaisseau est dans un port ou dans une rade.

L'Ordonnance de la Hanse-Teuton. tit. 3, art. 3, défend aux capitaines de passer la nuit hors de leurs bords, à moins qu'il n'y ait nécessité. *Nausterus, tempore nocturno, extra navim ne maneat, sub pœnâ arbitrariâ; si autem id necesse habuerit, idque probare possit, tam impune id ferat.* Ibique Kuricke, pag. 704. Mais il ne leur est pas défendu de descendre à terre pendant le jour.

L'article 26, tit. des capitaines » leur fait » défenses d'abandonner leurs bâtimens pendant » le voyage, pour quelque danger que ce soit sans » l'avis des principaux Officiers & Matelots. » Mais il est évident que cet article parle du cas où il s'agit d'abandonner pour toujours le navire, ainsi qu'on peut encore mieux s'en convaincre en ouvrant Cleirac, pag. 523 (de l'Edition de 1661.) *Casa Regis* disc. 23, n. 84. *Targa* pag. 291. *Boniface* tom. 5, pag. 563. *M. de Regusse*, tom. 2, pag. 243.

Or, le capitaine Gautier n'abandonna pas son navire, il descendit à terre pour exécuter l'ordre du Vice-Consul.

Il est vrai, que sur le champ il fut saisi par une Brigade de Gardes, lesquels s'emparèrent du bâtiment; mais ce fut là un cas imprévu, auquel il ne paroît pas qu'il ait donné lieu par sa faute.

Dans son malheur il se sauva à la nage, il évita la peine capitale à laquelle il étoit exposé, & il trouva son refuge auprès des Ennemis, qui exercèrent à son égard les préceptes du droit naturel.

En cet état, on ne voit pas que les assureurs pussent se flatter de faire réformer la Sentence dont est appel, laquelle est soumise aux lumières supérieures de la Cour.

DÉLIBERE' à Marseille, le 15 de Janvier 1759.
EMERIGON.

Cette Consultation a été confirmée par Arrêt d'Aix du 30 Juin suivant, au rapport de M. de Boutassy.

Si le Prince qui fait l'arrêt prend des effets de la cargaison, où il les paye le prix qu'ils auroient été vendus au lieu de leur destination, où il n'en donne qu'un prix inférieur. Au premier cas l'assuré n'a rien à demander aux assureurs. Arrêt du Parlement d'Aix du 22 Juin 1746, conforme à la décision 62 de la Rote de Gênes. Au second cas, les assureurs sont tenus de suppléer le juste prix

Art. 13, tit. 9 du Guidon, ou des contrats maritimes dans Cleirac, pag. 297 *Casa Regis disc.* 1, n. 49. Cela est hors de doute.

Le délai de six mois ou d'un an ne court, suivant cet article, que du jour de la signification de l'arrêt aux assureurs, & cela est tout naturel, puisque ce n'est que du jour de cette signification que les assureurs peuvent se pourvoir en main-levée de la faisie de l'arrêt.

Réciproquement, les délais portés par l'article précédent ne courront contre les assurés que du jour qu'ils auront pu agir; c'est-à-dire, que du jour qu'ils auront eu droit de faire leur délaissement. Si on l'entendoit autrement ce seroit rendre inutile l'exception portée par cet article, comme n'ajoutant rien ou ne dérogeant du tout point alors à la disposition de l'article précédent. Et néanmoins on ne conçoit pas pourquoi, dans ce cas, tous les délais de l'article précédent seront augmentés d'un an ou de six mois; à moins que l'on ne veuille borner l'exception que fait celui-ci, à l'arrêt de Prince fait en Hollande, Flandres, Barbarie, ou Angleterre, pour conclure que les quatre mois pour agir, ne courront qu'après les six mois, durant lesquels notre article, pour arrêt de Prince dans ces pays, ne permet pas de faire le délaissement.

A R T I C L E L.

SI toutefois les marchandises arrêtées sont périssables, le délaissement pourra être fait après six semaines, si elles sont arrêtées en Europe ou en Barbarie; & après trois mois, si c'est en pays plus éloigné; à compter aussi du jour de la signification de l'arrêt aux assureurs.

PAR rapport aux effets périssables, cet article est tiré du Guidon, chap. 7, art. 6 *in fine*. Mais, au lieu que le Guidon permet indistinctement le délaissement après six semaines, cet article veut qu'il ne soit fait qu'après trois mois, si l'arrêt est fait en pays plus éloigné que l'Europe & la Barbarie.

Au surplus, le délai ne se compte tout de même que du jour de la signification de l'arrêt aux assureurs; ce qui doit rendre les assurés extrêmement attentifs à leur en faire la dénonciation.



ARTICLE LI.

L Es assurés seront tenus, pendant les délais portés par les deux articles précédens, de faire toutes diligences pour obtenir main-levée des effets arrêtés : & pourront les assureurs les faire de leur che, si bon leur semble.

I L est dit par l'article 45 ci-dessus, qu'en cas de naufrage ou échouement, les assurés *pourront* faire travailler au recouvrement des effets ; & ici, en fait d'arrêt de Prince, c'est une obligation pour eux de travailler à obtenir la main-levée. *Idem.* art. 5 & 6, chap. 7 du Guidon. La raison de différence est, que l'arrêt n'emporte pas la perte de la chose, & qu'il y a espérance de la retirer : ainsi l'assuré est tenu de faire toutes diligences, pendant le temps qu'il ne lui est pas permis de faire le délaissement, pour obtenir la main-levée ; car enfin c'est sa chose au recouvrement de laquelle il doit nécessairement travailler autant qu'il est en lui, & par conséquent de faire preuve de ses diligences, pour être en état d'attaquer les assureurs, & de leur faire le délaissement. Mais après le délaissement valablement fait, ce n'est plus son affaire ; c'est seulement celle des assureurs, qui, pour réclamer les effets assurés, n'ont pas besoin au reste de procuration de la part de l'assuré, comme il se pratiquoit autrefois, suivant l'Auteur du Guidon, chap. 7, art. 3. Par l'effet du délaissement, ils sont subrogés de droit en son lieu & place, pour exercer tous ses droits sur la chose ; & même, dès que la perte leur est dénoncée, ils sont autorisés à veiller à la conservation des effets, comme il résulte de la fin de cet article, qui, quoiqu'il n'y soit parlé que du cas de l'arrêt de Prince, n'est pas moins applicable au cas du naufrage ; parce que la raison est la même, & que c'est une conséquence naturelle de l'article 42, qui exige que l'assuré donne avis aux assureurs de la perte aussi-tôt qu'elle est parvenue à sa connoissance. Car à quelle fin leur en faire la dénonciation, si ce n'est pour les mettre en état de veiller au sauvement des effets ? D'ailleurs l'art. 45, en disant simplement que l'assuré pourra travailler au recouvrement, suppose nécessairement que ce soin regarde spécialement les assureurs.

Si l'assuré obtient la main-levée de la saisie & arrêt, & que ses marchandises aient souffert du dépérissement, ou qu'autrement par le fait de la détention, elles soient moins vendues qu'elles ne l'auroient été ; c'est une avarie qui regarde les assureurs, aussi-bien que les frais & déboursés faits par l'assuré, & la portion dont il est tenu des nourritures & loyers des matelots durant le temps de l'arrêt, aux termes de l'art. 16 du tit. du fret ou nolis, & de l'art. 7 du tit. des avaries.



ARTICLE LII.

SI le vaisseau étoit arrêté, en vertu de nos ordres, dans un des ports de notre Royaume, *avant le voyage commencé*, les assurés ne pourront, à cause de l'arrêt, faire l'abandon de leurs effets aux assureurs.

IL y a cette différence essentielle entre l'arrêt fait par les ordres du Roi, dans un port du Royaume, avant le voyage commencé, & celui fait par un Prince étranger, dans un port de ses Etats, qu'au premier cas l'assuré ne peut, à cause de l'arrêt, faire l'abandon des effets aux assureurs, quelque longue que soit la durée de l'arrêt; à quoi est conforme l'art. 6, chap. 9 du Guidon: au lieu que, dans le second cas, par les articles 49 & 50 ci-dessus, le délaissement peut-être fait dans les temps qui y sont marqués.

La raison, est que l'arrêt de Prince étranger fait partie des risques maritimes que les assureurs prennent sur eux de plein droit, & qu'il en est autrement de l'arrêt fait par les ordres du Roi, sous la domination duquel l'assuré vit; nul n'étant garant des faits du Prince sans une stipulation expresse.

Il s'ensuivroit naturellement delà qu'il n'y auroit point de différence à faire entre l'arrêt fait par l'ordre du Roi, après le voyage commencé, & celui qui seroit fait auparavant; cependant on trouve dans l'article ces mots intéressans, *avant le voyage commencé*: ce qui donne lieu de conclure avec le Commentateur (& cela est aussi décidé de la sorte par l'article 7 dudit chap. 9 du Guidon,) que si après le voyage commencé, le navire relâche, soit dans le même port ou dans un autre, & qu'il y soit arrêté par ordre du Roi, l'assurance aura son effet; de manière que l'assuré pourra faire son abandon & délaissement, tout comme si c'étoit un arrêt de Prince étranger: ce qui ne laisse pas pourtant d'être une décision extraordinaire.

Comme l'art. ne dit pas que l'assurance sera nulle; mais seulement que l'assuré ne pourra faire le délaissement des effets; il s'ensuit que l'assurance subsiste nonobstant l'arrêt, en attendant la main-levée, à moins que l'arrêt ne soit fait pour cause de marchandises prohibées, d'où s'ensuive la confiscation; auquel cas, comme il a été observé, il ne peut y avoir aucun recours contre les assureurs; & de même indistinctement si l'arrêt est fait par la faute de l'assuré, art. 8, chap. 9 du Guidon.

L'arrêt dont il est parlé dans cet article, est celui que le Roi ordonne en temps de guerre, ou à la veille d'une guerre. Pour prévenir la prise des navires par les ennemis, le Roi veut que les navires marchands ne partent qu'en compagnie, ou quelquefois même qu'en flotte, sous l'escorte de vaisseaux de guerre, qui tantôt doivent les escorter durant tout le voyage, tantôt ne les convoyent que jusqu'au débouquement, où sont ordinairement les croisières des vaisseaux ennemis. Mais par quelque motif que le Roi arrête le départ d'un navire, l'assuré n'est pas en état de faire le délaissement aux assureurs; il faut qu'il attende que Sa Majesté ait levé ses défenses, & les assureurs de leur

côté ne peuvent se désister de la police d'assurance, sous prétexte qu'ils courent des risques plus longs. C'est le cas de la force majeure qui doit être comparé à celui où par des événemens maritimes extraordinaires, le voyage est beaucoup plus long qu'à l'ordinaire.

Si l'arrêt est fait du navire par ordre du Roi, ou c'est parce que le Roi veut prendre le navire pour son service, ou parce qu'il a besoin de quelques-uns des effets qui y sont chargés. Au premier cas l'assurance ne devient caduque qu'autant que l'assuré ne chargera pas les marchandises dans un autre navire, moyennant toutefois qu'il notifie ce chargement aux assureurs, sans quoi l'assurance sera nulle; en telle sorte que le demi pour cent ne sera pas dû alors à l'assureur pour sa signature: & au second cas, l'assurance n'est frustratoire que jusqu'à concurrence de ce que le Roi retient pour son service, & elle subsiste pour le surplus.

Si le navire n'est arrêté qu'à cause que le Roi a besoin du service du maître, l'assurance ne souffrira aucune atteinte, & l'assureur courra les risques sous l'autre maître qui sera nommé par les propriétaires du vaisseau. Et cela n'est pas étonnant, puisque, sans force majeure; le propriétaire peut changer le maître sans le consentement des assureurs, pourvu néanmoins qu'il leur donne avis du changement, s'il se fait dans le port même. Art. 3 & 4 du chap. 9 du Guidon.

Dans nos polices d'assurance, la clause qui fait mention du nom du maître porte toujours, *tel navire commandé par un tel*, avec cette addition, *ou tel autre qu'il appartiendra*: ce qui donne à l'assuré propriétaire du navire la faculté de changer le maître comme bon lui semblera. Arrêt d'Aix des 20 Juillet & 3 Septembre 1748. Sentence de Marseille du 2 Décembre suivant, au rapport de M. Emerigon. Mais, suivant Casa Regis, *disc. 63, n. 6*, on ne peut subroger un capitaine d'une autre nation: ce que je crois indubitable.

ARTICLE LIII.

L'ASSURÉ fera tenu, en faisant son délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il aura fait faire, & l'argent qu'il aura pris à la grosse sur les effets assurés; à peine d'être privé de l'effet des assurances.

LA condition imposée à l'assuré qui fait son délaissement, de déclarer dans le même temps toutes les assurances qu'il a fait faire, & l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les effets de son chargement, a deux motifs; l'un de découvrir si l'assuré n'a point fait assurer, ou pris à la grosse au delà de son intérêt dans le navire & son chargement; l'autre de vérifier si sa déclaration est sincère; c'est-à-dire, s'il n'a point recélé quelque assurance ou emprunt à la grosse.

Quant à la peine prononcée contre lui par cet article, elle n'est pas absolue; c'est-à-dire, encourue de plein droit & sans ressource, pour avoir manqué de faire sa déclaration. Tout ce qui peut résulter de cette omission, c'est que son

délaiement ne vaudra que du jour qu'il aura fait sa déclaration dans la suite ; & que ce ne sera que de ce jour-là par conséquent , que courra le délai après lequel les assureurs sont tenus de payer.

Si , par cette déclaration , l'assuré se trouve effectivement avoir fait assurer & avoir pris à la grosse au delà de son intérêt dans le navire ou dans les marchandises , & que cela se soit fait sans fraude , ce sera le cas des articles 23 & 24 ci-dessus ; & s'il y a eu fraude , la peine à cet égard est fixée par l'art. 22 aussi ci-dessus.

Enfin , si la déclaration est frauduleuse & faite avec réticence , c'est le cas de l'article suivant.

Et l'argent qu'il aura pris à la grosse sur les effets assurés. Ceci ne peut se concilier avec l'article 16 , qui défend à celui qui prend deniers à la grosse de les faire assurer , à peine de nullité de l'assurance , & de punition corporelle : car prendre deniers à la grosse sur des effets assurés , ou faire assurer des deniers empruntés à la grosse , c'est absolument la même chose. Ainsi , au lieu de ces mots , *effets assurés* , il faut lire , *effets par lui chargés , autres que ceux qu'il a fait assurer* ; & de même dans l'article suivant.

A R T I C L E L I V.

S I l'assuré a recélé des assurances ou des contrats à la grosse , & qu'avec celles qu'il aura déclarées , elles excèdent la valeur des effets assurés ; il sera privé de l'effet des assurances , & tenu de payer les sommes empruntées , nonobstant la perte ou prise du vaisseau.

L A déclaration faite par l'assuré du montant des assurances & des sommes par lui prises à la grosse , n'étant pas exacte , la présomption est de droit que c'est une infidélité & fraude de sa part.

Il se peut néanmoins , au sujet des assurances , qu'il y en ait de faites à son insu , quoique par son ordre ; comme , par exemple , si , peu de jours avant la nouvelle du naufrage , il a donné ordre de faire assurer à Londres , en Hollande , &c. jusqu'à une certaine somme , & qu'il ne soit pas encore informé de ce qui aura été fait en conséquence au moment de son abandon.

A la vérité , il est de l'exactitude en pareil cas , de faire mention des ordres donnés pour faire faire ces dernières assurances ; mais enfin , pour y avoir manqué , l'assuré ne sera pas regardé comme en ayant fait le recélé , sur-tout si dans la suite , les assurances ayant été faites , il en fait la déclaration aux autres assureurs.

Dans le cas où il aura effectivement recélé quelques assurances ou emprunts à la grosse , que l'on vienne à découvrir dans la suite , & qu'avec ce qu'il a déclaré , il se trouve qu'il ait excédé l'intérêt qu'il avoit dans le navire & dans son chargement ; aux termes de cet article , il sera privé de l'effet des assurances , & tenu de payer les sommes empruntées nonobstant la perte ou prise du vaisseau.

C'est

C'est-à-dire, qu'à l'égard des assurances les assureurs retiendront ou gagneront la prime; & qu'en ce qui concerne les emprunts à la grosse, l'assuré sera tenu de leur payer les sommes qu'il aura empruntées d'eux, avec le change, tout comme s'il n'eût rien chargé, par les raisons alléguées sur les art. 14 & 15 du titre précédent, & cela en punition de sa fraude, sauf à lui à retirer du naufrage ce qui pourra être sauvé.

Ce n'est donc pas précisément pour avoir fait assurer ou pris à la grosse au-delà de l'intérêt qu'il avoit dans le navire, qu'il doit être ainsi puni, parce qu'il peut l'avoir fait sans fraude, ou que, s'il y a eu fraude, son sort pour ces deux cas est réglé par l'art. 22 ci-dessus, & par l'art. 3 du tit. précédent; c'est uniquement parce qu'ayant fait une déclaration infidèle, il y a là un dol réfléchi, ou en tout cas qui ne peut être pallié ou excusé.

Mais, enfin, s'il n'y a pas eu de fraude, il n'est pas dans le cas de cet article: Sentence de Marseille du 16 Décembre 1751, au rapport de M. Emerigon; autre conforme du 13 Février 1754.

ARTICLE LV.

ET s'il poursuit le paiement des sommes assurées au-delà de la valeur de ses effets, il sera en outre *puni exemplairement*.

CELA doit s'entendre de la simple demande, sur-tout si les assureurs, en répondant à sa déclaration, l'ont taxé d'infidélité, ou lui ont reproché qu'il avoit excédé la valeur de ses effets, & que malgré cela il les poursuit; & à plus forte raison si, sur leurs exceptions contre sa demande judiciaire, il ne laisse pas de continuer ses poursuites contr'eux pour la totalité des sommes assurées.

Puni exemplairement, & non de punition corporelle afflictive, quoiqu'en dise le Commentateur, parce que la punition exemplaire n'emporte pas naturellement la punition corporelle; mais seulement une amende avec une sorte de flétrissure, telle que seroit dans l'espece la dégradation du titre de commerçant, &c. suivant les circonstances. Mais, pour infliger une telle peine à l'assuré, il faut prendre contre lui la voye extraordinaire, & instruire son procès.

ARTICLE LVI.

LEs assureurs sur le chargement ne pourront être contraints au paiement des sommes par eux assurées, que jusqu'à concurrence de la valeur des effets dont l'assuré justifiera le chargement & la perte.

L'ARTICLE 14 du titre précédent contient la même disposition par rapport au prêt à la grosse aventure, & rien n'est plus juste, puisqu'à défaut de chargement, il n'y a pas eu de risques pour les assureurs, ou que, si le chargement.

n'a pas été complet, il n'y a eu de risques que jusqu'à concurrence. C'est pour cela aussi, & par la raison des corrélatifs, que l'assureur ne gagne la prime que jusqu'à concurrence, sauf le demi pour cent qui lui demeure acquis. Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 5, n. 16, fol. 183. Santerna, *de affec. part.* 3, n. 10 & seq.

Si l'article ne parle que du chargement des marchandises, c'est qu'à l'égard du navire l'objet est réel, & n'a pas besoin de preuve; il ne peut donner matière à discussion que par rapport à l'estimation que l'assuré en aura faite par la police au-delà de sa juste valeur.

Comme il ne suffit pas à l'assuré de justifier la perte du navire, sans preuve qu'il avoit chargé les effets qu'il avoit fait assurer, il ne suffit pas non plus qu'il justifie le chargement, s'il ne prouve en même-temps la perte arrivée par quelqu'un des cas exprimés dans l'art. 46. Ce n'est que le concours de ces deux preuves qui le met en état de poursuivre les assureurs pour le paiement des sommes assurées.

On a vu, avec étonnement, depuis peu, au Siege de l'Amirauté de cette Ville, une demande en paiement d'assurance de la part d'un assuré, qui prétendoit n'avoir pas besoin de rapporter la preuve d'un chargement pour son compte à Saint-Domingue, dans le navire dont il étoit question, & que pour appuyer sa demande il lui suffisoit que le chargement eût pu se faire comme il l'espéroit effectivement, alléguant que l'espérance du chargement valoit autant que le chargement effectif. C'est tout ce qu'il convient de remarquer au sujet d'un procès aussi singulier, où, par Sentence du 10 Mai 1754, rendue entre Jean Birot, assuré, demandeur contre sieur Serre, Négociant, il fut ordonné que l'assuré rapporteroit dans un an la preuve du chargement effectif, sinon seroit fait droit. L'assuré n'ayant pas fourni cette preuve dans le délai qui lui avoit été accordé par Jugement d'Audience du 29 Décembre 1755, il fut définitivement débouté de sa demande avec dépens.

ARTICLE LVII.

LEs actes justificatifs du chargement & de la perte des effets assurés, seront signifiés aux assureurs, *incontinent après le délaissement*, & avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des choses assurées.

VOYEZ l'article 2, chapitre 3 du Guidon.

Les actes justificatifs du chargement sont, le connoissement, (Arrêt d'Aix du 22 Juin 1756, Stracha, *de affec. glos.* 11, n. 55;) & en cas de perte du connoissement, le tableau général du chargement, les expéditions prises au Bureau des Fermes, la facture particulière, avec la lettre d'avis du chargeur ou l'attestation du capitaine & des principaux officiers; ou, enfin, si le capitaine, le pilote & autres officiers ont péri, une attestation du reste de l'équipage.

Cependant la facture seule ne suffiroit pas : Sentences de Marseille des 2 Septembre 1748 & 4 Décembre 1751.

Mais le connoissement est la piece véritablement probante, & l'on n'admet rien contre sa teneur. *Quid* si c'est un connoissement du capitaine en faveur d'un de ses parens ? Voyez les observations sur l'art. 7, liv. 2, tit. 3 de l'écrivain, & sur l'art. premier, tit. des connoissemens.

On demande si, au préjudice de cet article, on peut stipuler valablement que l'assuré ne sera point tenu de prouver le chargement. *Casa Regis*, *Targa* & *Rocus* tiennent l'affirmative. Cela peut être bon pour l'Italie & les autres pays où l'assurance peut se faire par forme de gageure ; mais en France, où il en est autrement, je tiens que cette clause est illicite, si ce n'est en fait d'assurance d'une prise, où il est bien évident que l'assuré n'a rien chargé, & où il n'est question que de la valeur donnée à la prise par estime, comme il a été jugé par Arrêt d'Aix du mois de Mai 1749.

On trouve deux autres Arrêts des 23 Juin 1745 & 2 Mai 1748, qui, au sujet des voyages en interlope, ont fait valoir la clause portant dispense de prouver le chargement : mais sur quoi peut porter la décision ? Et peut-elle se soutenir étant contraire à l'Ordonnance, sur un point où il n'est pas permis d'y déroger, s'agissant d'une condition essentielle pour faire valider l'assurance ?

J'en dis autant d'une Sentence de Marseille du 19 Avril 1755, qui, sur une police d'assurance, portant clause que le donneur à la grosse *ne seroit tenu que de faire apparoir le contrat de grosse*, a condamné l'assureur au paiement de la somme contenue au contrat de grosse, quoiqu'il n'y eût aucune preuve que le preneur eût chargé des effets jusqu'à concurrence.

En pareil cas, le donneur a-t-il plus de faveur qu'en auroit le preneur, s'il lui étoit permis de se faire assurer ? Dans cette supposition le preneur ne seroit pas recevable à inquiéter l'assureur, sans prouver le chargement : comment donc en dispenser le prêteur, qui ne fait que le représenter en cette partie.

Mais l'assuré sur le vaisseau peut être valablement dispensé de rapporter la preuve que le vaisseau lui appartient, de même que de justifier la valeur qu'il lui a donnée, sauf la preuve contraire. Ainsi, en cette partie, la Sentence de l'Amirauté de la Table de Marbre à Paris, en date du 29 Décembre 1758, en forme de Règlement, n'est pas fondée.

Les pieces justificatives de la perte que l'assuré doit rapporter, sont, en cas de naufrage ou échouement, l'attestation des gens de l'équipage dans le lieu du naufrage, soit au Greffe de l'Amirauté, s'il y en a, soit pardevant Notaires ; & mieux encore les procès-verbaux des Officiers de l'Amirauté, qui ont fait travailler au sauvement des effets : telle est la regle générale. Cleirac, des contrats maritimes, chap. 3, n. 2, pag. 246, chap. 12, n. 3, pag. 280, & chap. 18, n. 2, p. 331, aux notes. La Rote de Gênes, chap. 3, & Stypmannus, part. 4, cap. 7, n. 474, fol. 470, exigent bien que l'assuré fasse preuve de la perte par attestations ou autrement, mais sans aucune spécification. Il semble cependant qu'ils se contentent de deux témoins ; mais aussi ce nombre leur paroît nécessaire. D'un autre côté, *Casa Regis*, disc. 2, n. 4 & 5, & disc. 142, n. 9 & seq. après avoir dit que la preuve du naufrage doit se faire devant le juge voisin du lieu où il est arrivé, ajoute qu'il n'est pourtant pas absolument nécessaire de produire un rapport ou attestation devant

le Juge, & que l'on peut se contenter d'une déposition de témoins, ou de la voix publique.

On est même allé plus loin à Marseille : par Sentences des 22 Décembre 1747 & 9 Août 1754, on a condamné des assureurs, sans autres preuves que les lettres du capitaine.

En cas de prise, ce sont les lettres d'avis du capitaine & autres gens de l'équipage, ou les nouvelles publiques faisant mention du navire pris, &c. Par Sentence de Marseille du 3 Octobre 1748, pareille condamnation contre les assureurs sur la simple déposition d'un Maltois, qui avoit déclaré avoir vu à Port-Mahon le navire en question, avec d'autres navires pris par les Anglois. Il me semble que ces préjugés ne doivent pas être tirés à conséquence, si ce n'est en tout cas pour une condamnation provisoire.

En cas de naufrage en pleine mer, on conçoit combien la preuve doit être rare par sa difficulté ; & c'est pour ce cas principalement que l'article suivant permet à l'assuré, lorsqu'il n'a reçu aucunes nouvelles de son navire, de faire son délaissement après l'an ou les deux ans expirés, à compter du jour du départ, parce qu'après ce temps c'est tout comme s'il y avoit une preuve complete de la perte.

Incontinent après le délaissement, toutefois sans terme fatal, quoique le Guidon même, art. 2 du chap. 3, & l'art. 3 *in fine* du chap. 7, dise dans deux mois ; parce qu'il est évident que si l'assuré diffère la signification des pieces justificatives, c'est qu'il ne les a pas encore pu ramasser. Tout ce qui résulte de ce défaut de signification, c'est que les assureurs ne peuvent être condamnés au payement, parce qu'il faut pour cela qu'il y ait preuve, tant du chargement, jusqu'à concurrence des sommes assurées, que de la perte.

Mais je pense que le délai de trois mois, réglé par l'art. 45 ci-dessus, ou celui fixé par la police, court contre les assureurs du jour de la signification de la perte & du délaissement, aux termes dudit article, nonobstant que les preuves du chargement ne soient pas encore rapportées ; & que quand le présent article dit, que jusques-là ils ne pourront être poursuivis pour le payement, cela ne s'entend que de la condamnation de la contrainte pour le payement. De sorte que les pieces justificatives étant produites durant le délai, les assureurs n'auront plus que le reste du délai, à compter du jour de la dénonciation de la perte ; & que si le délai est expiré au temps du rapport des pieces, ils doivent être condamnés de payer sur le champ, & sans aucun retardement.

Il n'est pas douteux que si l'assuré est déjà muni des pieces justificatives, il n'ait droit de les signifier conjointement avec son acte de délaissement.



ARTICLE LVIII.

SI néanmoins l'assuré ne reçoit aucune nouvelle de son navire, il pourra, après l'an expiré, (à compter du jour du départ pour les voyages ordinaires,) & après deux ans (pour ceux de long cours,) faire son délaissement aux assureurs, & leur demander paiement, sans qu'il soit besoin d'aucune attestation de la perte.

L'ART. 12, chap 7 du Guidon, est conforme à celui-ci, à cela près que pour les voyages de long cours, il permet le délaissement au bout de dix-huit mois, & que notre article ne l'autorise qu'après deux ans, comme l'art. 5 des assurances d'Amsterdam. Du reste, cette disposition de notre article est de droit commun. Stracha, de *assac. gloss.* 30; Stypmannus, *ad jus marit. part.* 4, cap. 7, n. 330, fol. 458; Kuricke, *Diatriba de assac. fol.* 837 in princ. Casa Regis, *disc.* 1, n. 61 & seq. & *disc.* 2, n. 2.

Ne reçoit aucune nouvelle. Cela ne suffit pas si les assureurs en ont reçu, ou quelques tierces personnes, pourvu que la nouvelle ne soit pas suspecte & tenue secrete; car, enfin, l'assuré pourroit taire les nouvelles qui lui seroient parvenues, pour avoir occasion de se prévaloir de l'an ou des deux ans.

A compter du jour du départ. Cela s'entend s'il n'y a eu aucune nouvelle du navire depuis son départ; autrement, s'il y en a eu, le temps ne se comptera que du jour des dernières nouvelles.

Après l'an ou les deux ans expirés, le navire est donc censé perdu, & sans aucune attestation de perte, l'assuré peut faire son délaissement aux assureurs & leur demander le paiement des sommes assurées, moyennant toutefois & non autrement, par rapport aux marchandises qu'il justifie en avoir chargé dans le navire jusqu'à concurrence des sommes assurées & prises à la grosse. De sorte que dans l'hypothèse ce n'est que la perte du navire & de son chargement qui est réputée constante par ce laps de temps, & que du reste l'assuré doit observer les formalités prescrites par les articles précédens.

De ce que ce laps de temps n'est qu'une présomption qui tient lieu de nouvelle certaine de la perte du navire, il s'ensuit que les assureurs n'en ont pas moins pour le paiement le délai de trois mois porté par l'art. 44, ou celui réglé par la police, & que ce délai ne doit même courir que du jour que l'assuré jugera à propos de leur faire signifier son délaissement.

Mais est-il libre à l'assuré, dans le cas de cet article, de différer son délaissement tant qu'il lui plaira, sans que les assureurs puissent lui opposer aucune fin de non-recevoir? L'affirmative n'est pas proposable; aussi l'Auteur du Guidon, *loc. cit.* est-il d'avis que toute action, en fait d'assurance, doit être poursuivie dans l'an & jour, par demande en Jugement, pour ôter, dit-il, les abus des sommations & protestations simples, sans assignation, qui peuvent causer une infinité de procès à des héritiers, où jamais il n'y auroit de fin.

D'un autre côté l'art. 17 des assurances d'Anvers, veut que celui qui aura à demander quelque chose en vertu d'un contrat d'assurance, soit obligé d'intenter

son action dans les quatre ans du jour de la date de la police, faute de quoi il demeurera déchu & fort-clos.

Cette action est donc d'une moindre durée que les actions ordinaires, parce que l'intérêt du commerce l'exige; les affaires qui en dépendent, ne peuvent être trop tôt réglées & terminées.

Notre article n'a point prévu la question, mais elle me paroît décidée par argument naturel & nécessaire de l'art. 48 ci-dessus: cet article fixe les différens délais dans lesquels l'assuré doit former sa demande sur peine de déchéance, le tout à compter du jour de la nouvelle de la perte. Celui-ci en lui permettant de faire son délaissement après un certain temps, s'il n'y a eu aucune nouvelle du navire depuis le départ, supposé évidemment que ce laps de temps tient lieu de la nouvelle de la perte, ou pour mieux dire, vaut autant que l'entière certitude de la perte; donc qu'après ce temps, l'assuré est tenu de se pourvoir contre ses assureurs, dans les mêmes délais qui lui est enjoint de le faire, lorsqu'il y a nouvelle de la perte, & cela sur la même peine de déchéance.

Ainsi en conciliant les deux articles, il faut dire, au sujet des voyages ordinaires, qu'après l'an du départ du navire, sans qu'on en ait aucunes nouvelles, l'assuré doit se pourvoir dans les six semaines suivantes contre ses assureurs demeurans en la même province que lui; dans trois mois contre ceux demeurans dans quelque autre province du Royaume; dans quatre mois contre ceux d'Hollande, Flandres ou Angleterre; dans un an pour les voyages d'Espagne, Italie, Portugal, Barbarie, Moscovie ou Norwege; & dans deux ans pour les voyages aux côtes de l'Amérique, Brésil, Guinée & autres pays plus éloignés, le tout comme si la perte fût arrivée sur quelque une de ces différentes côtes, & qu'il y en eût nouvelle.

A la vérité, comme il a été observé sur ledit art. 48, on ne comprend pas pourquoi dans les deux derniers cas, il accorde un ou deux ans, sur-tout si le navire est pris, ou si le naufrage est entier & absolu; mais cela étant ainsi décidé, il faut s'en tenir là; de sorte que, dans le premier de ces deux derniers cas, l'assuré, à défaut de toute nouvelle, aura deux ans entiers pour se pourvoir, à compter du jour du départ du navire, & dans le second, quatre ans. Au lieu que, s'il y a nouvelle de la perte, il sera tenu de se pourvoir dans l'an ou dans les deux ans suivans, le tout sur peine d'être déclaré non-recevable dans sa demande.

*Sans qu'il soit besoin d'aucune attestation de la perte. Quid si l'assurance a été faite pour un temps limité? Jugé par deux Arrêts d'Aix des 10 & 20 Juin 1747, que c'est à l'assuré à prouver la perte du navire dans le temps fixé. Mais par Arrêt du Conseil du 1749, ces deux Arrêts ont été cassés. Ils étoient en effet insoutenables, puisque les assureurs ne pouvoient se défendre qu'en exceptant que le navire n'avoit fait naufrage qu'après le temps déterminé par la police. Or, par-là devenant demandeurs, c'étoit à eux à prouver leur exception, suivant l'axiome, *excipiendo reus fit actor*.*

Dans le doute, le vaisseau est censé péri du jour qu'il a disparu, ou des dernières nouvelles qu'on en a eues, à l'exemple de l'absent qui est réputé mort du jour de son absence. Sur quoi voyez le Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, art. 56, n. 32 & suiv.

ARTICLE LIX.

L Es voyages de France en Moscovie, Groënland, Canada, aux bancs & isles de Terre-Neuve, & autres côtes & isles de l'Amérique, au Cap-Vert, côtes de Guinée, & tous autres qui se feront au-delà du Tropique, seront réputés voyages de long cours.

D ANS l'article précédent, les voyages de long cours sont distingués des voyages ordinaires; & dans celui-ci on trouve la désignation des voyages de long cours. Elle avoit déjà été faite par l'article premier du Règlement du 20 Août 1673, concernant les droits & vacations des Officiers de l'Amirauté, en ces termes : » Et seront réputés voyages de long cours ceux qui se feront » aux Indes Orientales & Occidentales, Canada, Terre-Neuve, Groënland, » & autres côtes & isles de l'Amérique méridionale, & septentrionale, aux » Açores, Canaries, Madere, & en toutes les côtes & pays situés sur l'Océan » au-delà des détroits de Gibraltar & de Sund. » Et comme cette désignation des voyages de long cours est plus nette & plus précise que celle du présent article, elle a été adoptée par l'Ordonnance du 18 Octobre 1740; de sorte que c'est la règle qu'il faut suivre maintenant sur ce point.

D'où il s'ensuit que tous autres voyages pour des lieux moins éloignés ne sont que des voyages ordinaires de cabotage, à l'égard desquels, à défaut de nouvelles du navire depuis son départ, l'assuré ne peut faire son délaissement qu'après un an, sans faire attention au plus ou moins d'éloignement du lieu pour lequel le navire étoit destiné, parce qu'un coup de vent peut l'avoir poussé en pleine mer, ou autrement l'avoir fait changer de route.

ARTICLE LX.

A Près le délaissement signifié, les effets assurés appartiendront à l'assureur, qui ne pourra, sous prétexte du retour du vaisseau, se dispenser de payer les sommes assurées.

L A première partie de cet article est pour tous les cas où le délaissement peut être légitimement fait, soit sur nouvelle de la perte, soit à défaut de toute nouvelle après le temps marqué par l'art. 58.

Aussi-tôt donc que le délaissement est signé, les effets assurés sont dévolus & acquis aux assureurs, qui, par conséquent, en peuvent disposer, comme subrogés à tous les droits de l'assuré, en vertu du présent article, & par la nature du délaissement, qui vaut cession & transport, sans qu'il soit besoin d'une procuration de la part de l'assuré, comme il a été observé sur l'art. 51. Mais qu'est-ce qu'emporte le délaissement? Voyez *suprà* art. 15 & 47.

Il s'ensuit delà que tout délaissement aux assureurs doit être pur & simple,

& point conditionnel, autrement il ne seroit pas translatif de propriété; ce qui est de l'essence du délaissement. Mais l'abandon n'en est pas moins pur & simple, & sans condition, quoique l'assuré ne le fasse aux assureurs qu'à proportion & jusqu'à concurrence des sommes par eux assurées, se réservant l'excédant qu'il a dans la valeur des effets assurés en partie seulement, à l'effet d'entrer en répartition avec eux de ce qui pourra rentrer proportionnellement à l'intérêt de chacun d'eux dans la chose, comme il a été observé ci-dessus.

La seconde partie paroît se rapporter directement au cas du délaissement fait en conséquence de l'art. 58, puisqu'elle suppose le retour du vaisseau qui étoit présumé perdu; nonobstant lequel retour l'assureur ne peut se dispenser de payer les sommes assurées, & réciproquement l'assuré ne peut révoquer le délaissement, pour empêcher l'assureur de profiter de l'abandon qui lui a été fait, (ce qui est conforme à la décision de l'art. 12, chap. 7 du Guidon) sauf à l'assuré à entrer en répartition pour raison de la portion qu'il avoit dans les marchandises au-delà des sommes assurées.

Il se peut néanmoins que, nonobstant la nouvelle de la perte qui aura autorisé le délaissement, le navire retourne par les soins des assureurs qui l'auront radoubé & mis en état de naviger comme auparavant. Alors, pour concilier cette fin d'article avec le 46 ci-dessus, je pense que les assureurs seront en droit de contraindre l'assuré de reprendre son navire avec ses marchandises, nonobstant son délaissement, n'étant plus question que du règlement des avaries comme il a été observé sur ledit art. 46. Il faudroit pour cela néanmoins qu'ils n'eussent pas payé volontairement les sommes assurées, & qu'ils n'eussent agi en conséquence du délaissement que sous protestation de s'en défendre.

ARTICLE LXI.

L'Assureur sera reçu à faire preuve contraire aux attestations, & cependant condamné par provision au paiement des sommes assurées, en baillant caution par l'assuré.

Dans les principes du droit, il est juste que l'assureur soit reçu non seulement à combattre & contester les preuves produites par l'assuré pour justifier son chargement dans le navire & la perte, mais encore à faire preuve contraire, tant par titres que par témoins, chap. 8 du Guidon, au titre des contrats maritimes. Cependant comme la provision est due naturellement au titre, sans attendre la fin de la contestation, l'assureur doit être condamné provisionnellement au paiement des sommes assurées, en, par l'assuré, donnant caution aux termes de cet article; ce qui s'entend d'une caution bonne & solvable, qui sera reçue, & fera soumission à la manière accoutumée.

L'art. 2, chap. 3 du Guidon, veut tout de même que l'assureur, malgré les objets qu'il présente contre les preuves de l'assuré, soit condamné par provision au paiement; avec cette différence seulement, qu'il se contente de la caution juratoire de l'assuré, s'il est notoirement solvable, à moins qu'il ne soit étranger, auquel cas il fournira une caution valable. Mais notre article, conforme

forme en cela au trente-troisième des assurances d'Amsterdam, exige indistinctement la caution : ce qui est plus régulier, & doit être suivi exactement. De manière que, quoique l'assuré soit reconnu pour être de toute solvabilité, le Juge s'exposeroit à la restitution en son nom, si elle étoit ordonnée en fin de cause, & que s'étant contenté de sa caution juratoire, l'assuré se trouvât dans la suite insolvable.

Au surplus, la condamnation au paiement par provision n'est pas tellement de nécessité, que le Juge ne puisse la différer & même s'en dispenser ; ce qui doit dépendre des circonstances ; c'est-à-dire, du plus ou moins de créance que l'on peut donner aux sortes de preuves rapportées par l'assuré. Arrêt du Parlement d'Aix du 23 Septembre 1745. De même, si le connoissement, qui est la preuve la plus naturelle du chargement, est attaqué de fraude & de collusion par des circonstances imposantes. Autre Arrêt d'Aix du 2 Février 1741, & Sentence de Marseille du 4 Décembre 1751.

De même encore, si la somme assurée n'est pas liquide, la condamnation provisoire ne doit intervenir qu'après la liquidation. Stracha, *de asséc. gloss.* 29, n. 8. Ainsi jugé par Sentence de Marseille du 31 Janvier 1751.

Au fonds l'assureur n'est pas recevable à opposer à l'assuré que les effets ne lui appartenissent pas parce qu'il est permis de faire assurer la chose d'autrui. Il suffit que le connoissement soit relatif & conforme à l'assurance. Sentence de Marseille du 7 Août 1745, confirmée par Arrêt du 22 Juin 1746. Consultation de M. Emerigon du 18 Avril 1759. *Casa Regis, disc. 4 & 5*, paroît le seul Auteur d'avis contraire.

ARTICLE LXII.

LE maître qui aura fait assurer des marchandises chargées dans son vaisseau pour son compte, sera tenu, en cas de perte, d'en justifier l'achat, & d'en fournir un connoissement signé de l'écrivain & du pilote.

LE maître, comme tout autre assuré, qui réclame la somme qu'il a fait assurer sur marchandises, doit faire preuve qu'il en a réellement chargé dans le navire pour son compte, jusqu'à concurrence de la somme : & cette preuve doit être même plus forte que celle d'un autre assuré ; en ce que, outre le connoissement qu'il doit rapporter signé de l'écrivain & du pilote, ne pouvant pas se donner un connoissement à lui-même, il est encore obligé de justifier l'achat des marchandises : dont la raison est qu'il se pourroit qu'il eût extorqué par menaces ou par artifice le connoissement signé de l'écrivain ou du pilote. Au lieu que tout autre assuré n'a besoin que du connoissement du maître, qui ne peut pas être naturellement présumé l'avoir signé, sans avoir reçu la marchandise dans son navire, attendu qu'il est obligé de remplir le connoissement.

ARTICLE LXIII

TOUS mariniers & autres qui rapporteront des pays étrangers des marchandises qu'ils auront fait assurer en France, seront tenus d'en laisser un connoissement entre les mains du Consul ou de son Chancelier, s'il y a Consulat dans le lieu du chargement, sinon entre les mains d'un notable marchand de la Nation François.

ET autres, qui retournent dans le navire, soit en qualité de passager ou autrement.

Des pays étrangers ; c'est-à-dire, de pays n'étant pas de la domination du Roi.

Des marchandises qu'il auront fait assurer en France, soit les mêmes marchandises, soit d'autres qu'ils auront prises en troc, ou qu'ils auront achetées pour le retour. Secus, si l'assurance est faite en pays étranger, n'étant question ici que des assurances en France.

La raison pour laquelle il leur est enjoint de remettre un double du connoissement entre les mains du Consul de la Nation François, ou de son Chancelier, ou s'il n'y a Consulat dans le lieu du chargement, entre les mains d'un notable Marchand François, est la crainte de la collusion entr'eux & le maître, pour le cas de prise ou de naufrage. Mais, la collusion étant tout de même à craindre au retour des navires de nos colonies, il auroit donc été bon d'étendre la prévoyance jusques-là, & d'exiger qu'un double des connoissemens, signés au profit des personnes désignées dans cet article, fût déposé au Greffe de l'Amirauté du lieu. Il est vrai qu'en temps de guerre on a pris assez souvent la précaution de faire ce dépôt : mais ceux qui en usoient ne songeoient qu'au danger de la perte des connoissemens ; & , pour y avoir manqué, on n'a pas vu que les assureurs se soient prévalu de ce défaut pour se dispenser de payer l'assurance, le chargement étant prouvé par un connoissement en bonne forme, ou par d'autres pieces supplétives.

ARTICLE LXIV.

LA valeur des marchandises sera justifiée par livres ou factures ; sinon, l'estimation en sera faite suivant le prix courant au temps & lieu du chargement, y compris tous droits & frais faits jusqu'à bord, si ce n'est qu'elles soient estimées par la police.

LE connoissement tout seul fait la preuve du chargement, s'il n'y a des circonstances assez imposantes pour le faire présumer frauduleux ; mais il ne fait pas preuve de la valeur des marchandises ; & cependant c'est de cette valeur constatée que dépend l'effet entier ou limité de l'assurance.

Aux termes de cet article, la valeur peut être justifiée, ou par un extrait des

livres du chargeur, ou par une facture du marchand qui lui a vendu les marchandises; ce qui n'exclut pas néanmoins la preuve contraire.

Faute par l'assuré de produire des pièces justificatives du prix des marchandises, il s'agit d'en faire faire l'estimation par experts, non sur le pied de leur valeur au lieu de la destination du navire, ou au lieu du naufrage: mais uniquement suivant le prix courant qu'elles valoient au temps & dans le lieu de leur chargement. *Santerna de asséc. part. 3, n. 46, & seq. Stracha aussi de asséc. gl. 6, n. 1 & 3*, en y joignant tous les droits & frais de leur transport à bord; car tout cela entre naturellement dans la formation de leur valeur, art. 9 & 12, ch. 2 du Guidon, & art. 15 du ch. 13; ce qui est conforme à notre article.

Si ce n'est qu'elles soient estimées par la police. L'estimation du navire est toujours faite par la police, & il est même d'usage d'y stipuler que le montant de l'estimation tiendra lieu en tout temps de capital à l'assuré; ce qui est un très-grand avantage pour lui, attendu que le navire déperit nécessairement dans le voyage le plus heureux. Mais comme il a été observé sur l'art. 47 ci-dessus, le fret que gagne le navire peut compenser la diminution qu'il souffre dans sa valeur durant le voyage; & s'il en arrive autrement, c'est un malheur pour l'assureur.

Par rapport aux marchandises, l'usage étoit autrefois d'en faire l'estimation aussi par la police, comme il résulte des art. 13 & 14, du même ch. 2 du Guidon; mais on le pratique rarement aujourd'hui, soit pour éviter les surprises, soit parce que la valeur courante des marchandises est plus connue en général. Quoiqu'il en soit, l'estimation étant faite par la police, elle doit servir de règle, sans que l'assuré soit tenu de constater, par ailleurs, la valeur des marchandises; non que l'assureur soit non-recevable à contester cette estimation sous prétexte qu'il l'a soufferte dans la police; mais c'est à lui à prouver qu'elle a été enflée & la surprise qui lui a été faite par-là. *Loccenius de jure maritimo, lib. 2, cap. 3, n. 7, fol. 175.*

ARTICLE LXV.

SI l'assurance est faite sur le retour d'un pays où le commerce ne se fait que par troc, l'estimation des marchandises de rapport sera faite sur le pied de la valeur de celles données en échange, & des frais faits pour le transport.

D'UN pays où le commerce ne se fait que par troc. Le commerce a tellement changé & s'est si fort accru, depuis notre Ordonnance qu'il n'est peut-être plus de pays à présent, où le commerce ne se fasse que par troc. Il y en a à la vérité où les marchandises ne se vendent pas argent comptant; mais seulement à un prix qui se paye ensuite en marchandises ou denrées du pays; mais dès que les marchandises apportées dans un lieu, y ont un prix connu en général, ou qu'elles y sont cédées à un certain prix par une convention

particulière, en échange d'autre du pays, ce n'est plus un commerce par troc simple, c'est une vente réciproque à prix réglés.

Ainsi on ne peut pas considérer la traite des Noirs ou de la poudre d'or à la côte de Guinée, comme un commerce par troc, sous prétexte que les marchandises y sont négociées en Negres ou en poudre d'or. La raison est qu'il n'est point de marchandises d'Europe qui n'y soit évaluée par les Negres habitans de cette côte en écus ou onces d'or, qui ont une valeur fixe connue, & que lorsqu'ils donnent des Negres en paiement des marchandises qu'ils reçoivent, ces Negres sont pareillement évalués à tant d'écus ou d'onces d'or, en quoi consiste la vente réciproque; ce qui exclus par conséquent l'idée d'un échange simple, où de part & d'autre la valeur n'est pas donnée à chaque chose.

De même dans le commerce des marchandises d'Europe qui se fait avec les Sauvages du Canada ou du Mississipi, qui donnent en paiement leurs pelletteries. La valeur de ce qui est cédé de part & d'autre, est assez connue pour exclure l'idée du troc simple, & à plus forte raison ce qui est vendu aux Isles de l'Amérique, & qui est payé en indigo, sucre, &c.

Dans tous ces cas il ne doit donc pas être question de l'évaluation portée par cet article, pour fixer l'estimation des marchandises qui viennent en retour de ces pays là. Dès que leur valeur est connue, soit par le prix qui y a été mis spécialement, soit par le prix qui a été attaché aux effets qui ont été livrés à ceux qui ont donné ces marchandises de retour en paiement; c'en est assez pour autoriser celui à qui elles appartiennent à les faire assurer sur le même pied sans autre examen.

S'il étoit vrai néanmoins qu'en quelque pays, des marchandises qui y seroient portées, n'eussent pas plus un prix connu, ou réglé par convention, que les marchandises prises en paiement, ce seroit alors le cas de notre article; mais comme selon toute apparence la disposition a été empruntée de l'art. 15, ch. 15, du Guidon, cité sur l'article précédent; faudroit alors régler cette valeur des marchandises données en échange sur ce qu'elles pourroient naturellement valoir dans le temps & dans le lieu du troc, sans se borner à l'estimation qui en auroit pu être faite au temps de la police d'assurance, ou du départ du navire pour l'aller.

Cette estimation qui auroit pour objet la fixation de leur valeur dans le lieu du troc, ne pourroit être qu'incertaine à la vérité, parce qu'on ne pourroit pas savoir dans l'hypothèse, si les marchandises auroient gagné ou perdu dans le troc: mais dans l'incertitude, il seroit naturel de supposer du gain, indépendamment des frais faits pour le transport, & sur ce plan il faudroit joindre à l'estimation des marchandises au temps de leur chargement pour l'aller, tant les frais de leur transport, consistant dans le fret, dans la prime d'assurance & dans les frais du chargement & du séjour, que ceux faits à l'occasion des marchandises, prises en troc, jusqu'à ce qu'elles eussent été rendues à bord, & en outre 10 pour cent au moins pour les profits présumés faits sur ces marchandises de l'aller; le tout conformément à la décision de cet art. 15 du Guidon, qui paroît devoir servir de règle en pareil cas.

ARTICLE LXVI.

EN cas de prise, les assurés pourront racheter leurs effets, sans attendre l'ordre des assureurs, s'ils n'ont pu leur en donner avis, à condition toutefois de les avertir ensuite par écrit de la composition qui aura été faite.

VOYEZ les articles 3, 7 & 9, ch. 6 du Guidon.

Il en sera de même du rachat que fera le maître étant pris en mer, sans que le navire soit amené dans un port. Mais en cette partie le maître doit être circonspect, ne composer que de l'avis des principaux de l'équipage, & prendre garde que le prix du rachat n'excède pas la valeur des effets rachetés; sans quoi il seroit sujet à désaveu de la part des propriétaires du navire ou autres assurés.

Dans le cas où l'on peut donner avis de la prise aux assureurs, il ne seroit pas naturel que l'assuré, sans leur ordre ou leur aveu, traitât du rachat du navire & de sa cargaison. Cependant ce n'est qu'une précaution que la prudence lui suggère, rien n'empêchant qu'il ne puisse faire la composition à ses risques; c'est-à-dire, que s'il l'a fait sans le consentement des assureurs, ils pourront la laisser pour son compte aux termes de l'art. suivant; au lieu que s'ils y ont consenti, ils sont obligés d'y entrer à proportion de leur intérêt.

S'il a composé seul du rachat, cet article l'oblige d'avertir ensuite par écrit ses assureurs de la composition qu'il a faite; & cela est tout naturel dès que les assureurs ont la faculté d'acquiescer à la composition, ou de la rejeter.

Au surplus l'avertissement par écrit, ce qui veut dire une signification en bonne forme, n'est nécessaire que pour se garantir de la mauvaise foi que pourroient avoir les assureurs de nier qu'ils en eussent été informés, attendu que la preuve par témoins ne seroit pas admissible en pareil cas, & qu'il faudroit s'en rapporter au serment des assureurs à défaut de reconnaissance par écrit de leur part, qu'ils auroient été avertis de la composition.



ARTICLE LXVII.

L Es assureurs pourront prendre la composition à leur profit, à proportion de leur intérêt; & en ce cas, ils seront tenus d'en faire leur déclaration *sur le champ*, de contribuer *actuellement* au paiement du rachat, & de courir les risques du retour; sinon de payer les sommes par eux assurées, sans qu'ils puissent rien prétendre aux effets rachetés.

CETTE faculté accordée aux assureurs, d'entrer ou de refuser de prendre part dans la composition, suppose nécessairement qu'elle aura été faite sans leur aveu; car s'ils y ont consenti, c'est un contrat qui les oblige absolument, à proportion de leur intérêt dans les choses assurées; de manière que s'ils ont assuré les trois quarts par exemple, ils contribueront aussi pour trois quarts au paiement du rachat.

Mais comme il ne seroit pas juste qu'ils laissassent l'assuré dans l'incertitude s'ils accepteront ou s'ils répudieront la composition, cet article leur impose l'obligation de faire leur déclaration aussi par écrit, sur le champ ou aussi-tôt après la dénonciation qui leur aura été faite par l'assuré. Et parce que, ces mots, *sur le champ* pourroient donner matière à contestation, il sembleroit naturel qu'ils fissent leur déclaration dans quinzaine, en y ajoutant un jour de plus par 5 lieues, à l'exemple de ce qui se pratique pour le recours contre les tireurs & endosseurs de lettres de change, suivant l'art. 13, du tit. 5 de l'Ord. de 1673, ou tout au plus un jour par dix lieues, conformément à l'Ordonnance de 1667, tit. 8, art. 2, tit. 11, art. prem. tit. 14, art. 14, tit. 22, art. 2 & 32, tit. 27, art. 4 & tit. 31, art. 5. Après lequel temps ils seroient non-recevables à prendre la composition à leur profit.

Il ne leur suffit pas au reste de déclarer qu'ils entendent s'en prévaloir, il faut aussi qu'ils contribuent exactement au paiement du rachat. L'article dit, *actuellement*; mais cela suppose que la composition est payable sans délai; car s'il y a terme, il est juste qu'ils en profitent comme l'assuré.

Il faut encore outre cela, qu'ils courent les risques du retour, sans déduction en cas de malheureux événement, de ce qu'ils auront payé pour le rachat.

Le tout si mieux ils n'aiment payer dès lors les sommes assurées sans pouvoir rien prétendre dans les effets rachetés, attendu que la valeur en est censée payée par le prix du rachat, auquel ils ne veulent pas contribuer.

Il est vrai que le prix du rachat est toujours inférieur à la valeur des effets rachetés, & qu'il ne peut en arriver autrement, qu'autant que l'assuré se fera mépris: mais les assureurs n'ayant pas voulu prendre la composition à leur profit, ils ne sont plus recevables à examiner si les effets rachetés valent plus que le prix de la composition; & sans y avoir égard, il faut qu'ils payent les sommes assurées, parce que tout est censé perdu au moyen de la prise; ce qui a été sauvé par la composition étant aussi réputé acheté sa valeur, du moment que les assureurs refusent de payer le prix convenu pour le rachat.

Rien de plus juste au surplus, que le droit qu'ils ont dans le principe, de prendre la composition à leur profit, puisque par leur qualité d'assureurs, la perte causée par la prise les regarde directement & personnellement. Dans le cas où ils prennent part à la composition; ce qu'ils en doivent payer opère le même effet que si c'étoit une avarie qui fût arrivée & la répartition doit s'en faire de la même manière.

Si au lieu de rachat ou composition en argent, le preneur du navire relâche le navire, moyennant une certaine quantité d'effets dont l'abandon lui est fait; ce sera une avarie commune, tout comme en cas de rachat absolu. Mais si le corsaire sans composition, pille & prend ce qu'il juge à propos, relâchant le reste, c'est alors une avarie particulière qui tombe sur le propriétaire seul de la chose; & néanmoins aux termes de l'art. 26, ci-dessus, qui parle formellement du pillage, l'assureur doit toujours l'en dédommager, comme étant une suite de la prise, dont par la nature du contrat d'assurance, il a pris le péril & les risques sur lui. Art. premier dudit ch. 6 du Guidon, *V. infra* art. 6 du tit. suivant & *ibid. notata*.

Si c'étoit l'assureur qui eût racheté le navire & la cargaison, sans le consentement de l'assuré, il ne seroit pas recevable à offrir à l'assuré la restitution du navire & de ses effets pour se dispenser de lui payer la somme assurée. Rote de Gênes décis. 101. La raison est, qu'au moment de la prise, le droit de l'assuré a été ouvert & formé contre l'assureur & qu'il n'a pu être privé de son droit de recours contre l'assureur, qui dans ce cas, n'a pu stipuler le rachat que pour son intérêt particulier, sans engager l'assuré en aucune façon.

ARTICLE LXVIII.

FAISONS défenses à tous Greffiers de Police, Commis de Chambre d'assurances, Notaires, Courtiers & *Censaulx*, de faire signer des polices où il y ait aucun blanc, à peine de tous dommages & intérêts; comme aussi d'en faire aucunes dans lesquelles ils soient intéressés directement ou indirectement, par eux ou par personnes interposées, & de prendre transport des droits des assurés, à peine de cinq cens livres d'amende pour la première fois; & de destitution en cas de récidive, sans que les peines puissent être modérées.

EN plusieurs villes du Royaume il y a des Greffiers dépositaires des polices d'assurances, soit qu'elles se passent devant eux ou devant d'autres personnes publiques, ou sous signature privée. Ici elles se font toutes dans cette dernière forme, suivant la permission qu'en donne l'art. 2 ci-dessus, en dérogeant tacitement à l'Edit du mois de Décembre 1657; & jamais on ne les dépose ni au Greffe de l'Amirauté ni ailleurs. Elles demeurent entre les mains des assurés; &, comme la prime ne se paye jamais d'avance, on conçoit qu'il pourroit en arriver des inconvénients, les assureurs étant privés de la pièce nécessaire pour exiger sûrement le paiement de la prime, & pour convaincre

l'assuré d'avoir fait assurer au delà de son intérêt dans le navire & son chargement, ou d'avoir commis quelque infidélité dans la déclaration des assurances. Cependant, & cela fait un grand honneur aux négocians de cette Ville, jamais on ne s'est plaint de la suppression d'aucune police d'assurance. Toutefois cela n'empêche pas qu'il ne fût du bon ordre & de la sûreté publique d'ordonner, par une loi générale, le dépôt & l'enregistrement des polices d'assurances, sans distinguer celles qui seroient sous signature privée, de celles qui seroient passées devant Notaires; & cela au Greffe de l'Amirauté du lieu où le navire a été expédié, en quelqu'autre ville que les assurances fussent faites. Il en devroit aussi être de même des prêts à la grosse aventure, pour éviter la fraude de l'antidate de ces sortes de contrats, ou plutôt de leur supposition.

A la vérité sur ce dernier objet, il seroit peut-être dangereux d'obliger les armateurs de découvrir ainsi le côté foible de leur commerce; inconvénient qui n'est pas à craindre par rapport aux assurances, qui garantissent au contraire la sagesse de leur négoce. Mais la sûreté publique doit l'emporter sur toute autre considération. Voyez *suprà* l'art. 26 du tit. des Consuls, qui est le neuvième du liv. premier, où cette formalité du dépôt & de l'enregistrement est ordonnée dans les Chancelleries des Consulats. Or, si la précaution a paru nécessaire dans ces pays-là, pourquoï le seroit-elle moins dans le Royaume? Voyez aussi l'art. premier du tit. précédent.

Les commis des chambres d'assurances sont en certains endroits ce que sont les Greffiers en d'autres.

Par Edit du mois de Mai 1686, relativement à un premier projet formé en 1668, une Chambre d'assurance fut créée à Paris, avec privilege au Greffier d'en passer les polices à l'exclusion de tous autres: mais cet établissement dura peu.

Depuis il s'est formé successivement, & pour des temps limités, diverses Compagnies d'assurances, tant à Paris que dans les principales Villes maritimes.

Celle de Paris qui subsiste actuellement s'est formée par un acte d'association du 29 Janvier 1750, confirmé par plusieurs délibérations subséquentes; le tout enregistré à la Table de Marbre le 27 Mai audit an, & à l'Amirauté de la Rochelle le 19 Août de la même année.

Le premier fonds de cette Chambre n'étoit d'abord que de quatre millions cinq cens milles livres, il fut porté ensuite à douze millions, dont deux destinés pour le prêt à la grosse, & les dix autres pour répondre des sommes assurées.

Cette Compagnie a été renouvelée en 1753; & par son règlement général du 24 Mars 1754, elle a fixé son fonds par réduction à neuf millions. Elle ne se borne plus aux assurances maritimes, & aux prêts à la grosse, elle assure encore, comme en Angleterre, les maisons & autres bâtimens, suivant son résultat de la même année 1754. Le tout également enregistré, tant à la Table de Marbre qu'à l'Amirauté.

En 1695, par acte d'association du 10 Septembre, il s'en étoit établi une à la Rochelle, mais pour deux ans seulement.

Il y en a une actuellement, par société contractée entre les Sieurs Emanuel Weis & compagnie, le 15 Octobre 1751. L'enregistrement en a été fait à l'Amirauté le 23 du même mois.

Cela n'empêche pas qu'il n'y ait aussi, & dans cette ville & en plusieurs autres,

tres, des sociétés secrètes d'assurance, & même que plusieurs personnes n'assurent en particulier. Mais quand on est en société d'assurances, on ne peut assurer que pour le compte de la société; & pour cela encore, il faut y être autorisé par un pouvoir spécial ou général.

Censfaux. Ce mot censal ou sensal, emprunté des Arabes, suivant Savary; & qui du commerce du Levant a passé en Provence, est synonyme de courtier, & désigne ceux dont les fonctions sont de négocier pour les marchands qui les emploient, des lettres de changes & billets de commerce, des affrèemens, & pour se borner à ce qui fait le sujet de l'article, des signatures sur des polices d'assurances.

De quelque manière que se fassent les polices d'assurances, il est défendu par cet article d'y laisser aucun blanc; c'est-à-dire, qu'il ne soit tracé par une ligne qui empêche qu'on n'y fasse aucune écriture après coup.

Comme elles se font toutes ici sous signature privée, & même sans le ministère de courtier le plus souvent, il ne doit point être question des dommages & intérêts dont parle l'article; c'est l'affaire de l'assureur qui signe le premier, ou des autres qui signent ensuite de remplir les blancs, soit en écrivant, soit en tirant une ligne ou barre sur ce qui en reste, afin que l'assuré qui demeure le gardien de la police, n'y insère pas des clauses extraordinaires à leur préjudice.

Par les mêmes raisons, il est peu de cas où quelqu'un soit exclus de la faculté de souscrire la police en qualité d'assureur; cependant, aux termes de l'article, si elle étoit présentée par un courtier pour la signer, il n'est pas douteux qu'il n'encourût la peine qui y est portée, s'il contrevenoit à sa disposition; car, enfin, un courtier de quelque espèce qu'il soit, ne peut prendre un intérêt personnel dans aucuns des objets dépendans de ses fonctions, suivant la loi citée par le Commentateur, & l'art. 2 du tit. 2 de l'Ordonnance de 1673. Il est vrai qu'en matière d'assurance le bien public ne paroît pas exiger précisément que ceux qui s'entremettent pour les faire signer, soient exclus d'y prendre part; mais, enfin, la loi étant portée contre les dénommés au présent article, il faut l'exécuter à la lettre, de même que l'art. premier du tit. 2 de l'Ordonnance de 1673, concernant les agens de banque & de change.

Un courtier qui avoit souscrit une police d'assurance en qualité d'assureur, fut décrété d'assigné pour être oui, par Arrêt du Parlement d'Aix du 25 Juin 1749.

Il est aussi défendu aux courtiers, à l'exemple des Notaires, de mettre aucuns renvois sur les polices d'assurances, qui ne soient paraphés des parties, & d'y faire aucun *avenant* qui ne soit signé des parties tout de même; Sentence de l'Amirauté de Paris, du 18 Juillet 1759.



ARTICLE LXIX.

L E U N enjoignons , sous pareilles peines , d'avoir un registre paraphé en chaque feuillet par le Lieutenant de l'Amirauté , & d'y enrégistrer toutes les polices qu'ils dresseront.

C E T article ne s'observe du tout point ici , & à cela il n'y a rien à dire , puisque les assureurs ont assez de confiance dans la probité & dans la bonne foi de l'assuré , pour lui confier la garde de la police qui se fait toujours sous signature privée ; mais , comme on l'a déjà dit , c'est peut-être un abus , qu'il conviendrait de corriger , en assujettissant l'assuré , ou à déposer la police au Greffe de l'Amirauté , ou à l'y faire enrégistrer , afin que tous ceux qui pourroient y avoir intérêt , fussent en état d'en prendre connoissance.

ARTICLE LXX.

L O R S Q U E la police contiendra soumission à l'arbitrage , & que l'une des parties demandera d'être renvoyée devant des arbitres , *avant aucune contestation en cause* , l'autre partie sera tenue d'en convenir , sinon le Juge en nommera pour le refusant.

L O R S Q U E la police contiendra soumission à l'arbitrage. Il n'est donc pas vrai , comme le soutient le Commentateur , sur l'art. 3 , que la police seroit nulle si elle ne contenoit pas la soumission à l'arbitrage. Ce qui arriveroit seulement , la clause étant omise , c'est que l'une des parties ne pourroit requérir l'arbitrage malgré l'autre , en quoi le contrat d'assurance a moins de privilege que celui de société ; car l'Ordonnance de 1673 , tit. 4 , art. 9 , après avoir dit tout de même que l'acte de société contiendra la clause de soumettre aux arbitres , ajoute que , la clause ayant été omise , un des associés pourra nommer un arbitre , à l'effet d'obliger les autres d'en nommer aussi de leur part , &c.

A la vérité , on ne voit guere de polices d'assurances , ou de contrats de société , sans la clause portant soumission à l'arbitrage ; mais , enfin , il n'en faut pas conclure , que l'omission de la clause emporteroit la nullité du contrat.

Ce n'est pas assez qu'il y ait soumission à l'arbitrage dans la police d'assurance , il faut encore , pour que le renvoi ait lieu devant les arbitres , qu'il soit requis par l'une des parties , & cela *avant aucune contestation en cause*.

Il y a contestation en cause , suivant l'art. 13 , tit. 14 de l'Ordonnance de 1667 , qui sert à expliquer l'art. 104 de la Coutume de Paris , dès le premier Règlement , Appointement ou Jugement intervenu après les défenses fournies , quoiqu'il n'ait pas été signifié. Ainsi , il faut que le renvoi soit requis avant cela par l'une des parties , soit le demandeur ou le défendeur , pour qu'il ait lieu malgré l'autre partie.

S'il n'en est pas de même en fait de société ; c'est-à-dire, s'il n'est pas nécessaire que le renvoi devant des arbitres soit demandé avant contestation en cause, c'est que le règlement des affaires d'une société, exige des détails & des discussions où l'on ne pourroit entrer en justice réglée sans des frais immenses, & par conséquent sans danger d'embarrasser les droits des parties ; au lieu qu'en matière d'assurance, c'est assez souvent la décision d'un seul point de droit que tout dépend.

Quoiqu'il en soit, il est décidé, par cet article, que le renvoi doit être requis avant toute contestation en cause, sans quoi l'autre partie peut s'y opposer, & faire retenir la cause par le Juge. Mais étant demandé avant contestation, l'autre partie ne peut l'empêcher sous aucun prétexte, & elle doit nommer un arbitre de son côté, sinon le Juge en nommera un pour elle sur son refus. Cependant les chicaneurs trouvent souvent le moyen d'éluder l'arbitrage en pareil cas, & la Chambre d'assurance de Paris en a donné depuis peu un exemple trop remarquable.

Par l'Ordonnance de 1673, *loc. cit.* le Juge nomme de même des arbitres pour les associés qui refusent d'en nommer, & il en faut dire autant en cas de nomination d'experts, sans égard à l'idée de quelques Auteurs, qui prétendent que l'expert nommé par l'une des parties, devient inutile si l'autre n'en veut pas nommer, & que c'est au Juge alors à en nommer d'office pour les deux parties. Voyez le Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, article 11, n. 39.

ARTICLE LXXI.

HUITAINE après la nomination d'arbitres, les parties produiront entre leurs mains ; & dans la huitaine suivante, sera donné Sentence contradictoire ou par défaut sur ce qui se trouvera pardevers eux.

LES art. 10 & 12 du même tit. 4 de l'Ordonnance de 1673, ne fixent point le délai dans lequel les arbitres pourront juger, parce qu'ils supposent avec raison que ces sortes d'arbitrages sont ordinairement de longue haleine ; & parce qu'il en est autrement en matière d'assurance, qui d'ailleurs requiert célérité, notre article veut que, huitaine après la nomination des arbitres, les parties produisent entre leurs mains, & que les arbitres rendent leur Sentence dans la huitaine suivante, contradictoire ou par défaut sur ce qui se trouvera produit pardevers eux.

La procédure qui s'observe en pareil cas, est courte. Celle des parties qui a intérêt d'avoir une prompte décision, produit ses pièces, dont elle fait signifier l'acte à l'autre, avec sommation de produire de sa part. Cela fait, que l'autre partie satisfasse ou non, sans autre cérémonie, les arbitres peuvent rendre leur Sentence dans la huitaine après la sommation de produire ; mais pour l'ordinaire ils ont la complaisance de prolonger le délai, sans néanmoins trop l'étendre, si les circonstances ne l'exigent.

ARTICLE LXXII.

LES Sentences arbitrales feront homologuées au Siege de l'Amirauté, dans le ressort duquel elles auront été rendues; défendons au Juge de prendre sous ce prétexte aucune connoissance de fonds, à peine de nullité, & de tous dépens, dommages & intérêts des parties.

COMME c'est devant les Juges de l'Amirauté que doivent être formées les demandes en exécution des contrats d'assurances, il est de la suite que les parties ayant été renvoyées pardevant des arbitres, les Sentences arbitrales soient homologuées au même Siege de l'Amirauté. Par la même raison, si les parties sont convenues d'arbitres, sans aucune demande judiciaire, & que l'une d'elles refusant d'exécuter la Sentence, il soit question de l'y contraindre; l'homologation de la Sentence doit être faite au Siege de l'Amirauté, dans le ressort duquel elle a été rendue, & cela privativement à tous autres Juges, à la différence des Sentences rendues par des arbitres en fait de société, qui ne doivent nécessairement être homologuées dans la Jurisdiction Consulaire, aux termes de l'art. 13 du même tit. 4 de l'Ordonnance de 1673, qu'autant qu'elles sont rendues dans un lieu où il y a une Jurisdiction Consulaire.

L'homologation est nécessaire, 1^o. pour l'exécution parée de la Sentence, en lui imprimant par-là le caractère d'autorité qui lui manque; 2^o. pour donner hypothèque sur les biens de la partie condamnée; car c'est une maxime que l'hypothèque n'a lieu à cet égard que du jour de l'homologation.

Sous prétexte que l'homologation doit se faire au Siege de l'Amirauté, les Juges ne peuvent pas pour cela prendre connoissance du fonds de l'affaire, & examiner si la Sentence a bien ou mal jugé, autrement il seroit inutile de renvoyer l'affaire devant les arbitres.

Il en est de même toutes les fois que les Juges renvoient d'office certaines affaires devant des négocians, parce qu'il est entendu par-là que c'est pour suivre leur avis. Ces négocians sont considérés alors comme des arbitres que les Juges ont donné aux parties, & non comme des experts; à raison de quoi ils ne sont nullement tenus de faire serment, soit avant, soit après leur rapport ou décision; & si l'on vouloit les assujettir au serment, ils refuseroient la commission que sans cela ils se font un honneur d'accepter.



ARTICLE LXXIII.

L'APPEL des Sentences arbitrales & d'homologation reffortira en nos Cours de Parlement, & ne pourra être reçu que la peine portée par la soumission n'ait été payée.

CE n'est point précisément dans les matieres d'Amirauté que l'appel des Sentences arbitrales & d'homologation est dévolu au Parlement, sans passer par les Sieges intermédiaires; il en est de même absolument de l'appel de toute Sentence arbitrale, par quelque arbitre qu'elle soit rendue, & en quelque Jurisdiction qu'elle soit homologuée. De maniere que, quoique le fonds de l'affaire n'excédât pas le pouvoir des Présidiaux, l'appel ne pourroit être porté au Présidial, dans le ressort duquel la Sentence auroit été rendue, suivant la modification portée par l'Arrêt d'enregistrement de l'Ordonnance de François II, du mois d'Août 1560. Neron, tome premier, fol. 367, 368.

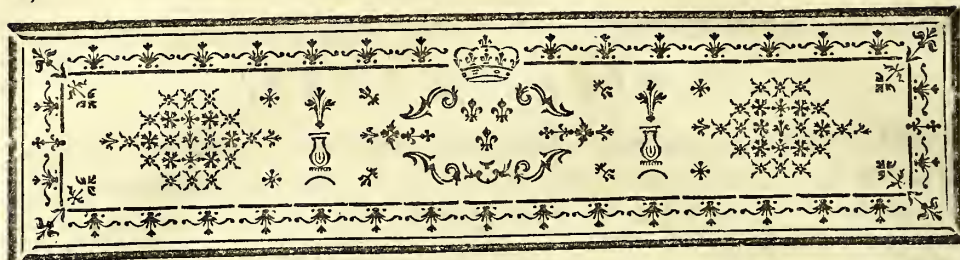
Il est de regle générale pareillement, que l'appel d'une Sentence arbitrale ne doit être reçu qu'après que l'appellant a payé la peine stipulée par le compromis, ou autre acte, portant soumission à l'arbitrage. Mais elle est assez mal observée; car, outre qu'il faut, comme le remarque le Commentateur, qu'il n'y ait pas de nullité apparente dans la Sentence, & que la peine soit demandée par l'intimé *in limine litis*, c'est que la pratique actuelle du Parlement est de regarder cette peine comme purement comminatoire. Voyez le Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, art. 61, n. 28.

ARTICLE LXXIV.

LES Sentences arbitrales seront exécutoires nonobstant l'appel, en donnant caution pardevant les Juges qui les auront homologuées.

LE Commentateur a raison de dire que cette décision est applicable à toute Sentence arbitrale homologuée; mais comme rien n'est plus commun que les Arrêts de défenses, il faut se presser pour faire recevoir la caution & mettre la Sentence à exécution, avant qu'il soit intervenu un Arrêt de défense, qui ne tarde pas pour l'ordinaire, & qui, quoiqu'il soit toujours rendu sans connoissance de cause, empêche néanmoins de passer outre du moment qu'il est signifié, jusqu'à ce qu'on ait fait lever les défenses par un autre Arrêt.





TITRE VII.

DES AVARIES.



E titre & le suivant sont des plus intéressans de notre Ordonnance ; & selon moi, le sens des articles dont ils sont composés, exige, pour être bien saisi, une attention toute extraordinaire, sans quoi l'on ne sauroit se garantir de méprise.

Plusieurs Auteurs ont traité des avaries & de la contribution ; mais on y trouve beaucoup d'inutilités & peu de décisions assorties à notre Jurisprudence, qui, préjugé national à part, est constamment la meilleure, comme étant la plus naturelle & la plus conforme à l'équité & à la droite raison.

ARTICLE PREMIER.

TOUTE dépense extraordinaire qui se fera pour les navires & marchandises, conjointement ou séparément ; tout dommage qui leur arrivera depuis leur charge & départ jusqu'à leur retour & décharge, seront réputés avaries.

CET article explique très-bien & en peu de mots ce que signifie ce terme *Cavarie*. Si l'on veut en savoir l'éthymologie, ou plutôt quel nom y donnent les autres Nations, on peut consulter la note sur l'art. premier, chap. 5 du Guidon, p. 252 ; le Dictionnaire de Trévoux, Loccenius, *de jure marit. lib. 2, cap. 8, n. 1*. Vinnius, *in Peckium, lib. 1, ff. ad leg. Rhodiam, fol. 193*. Kuricke, *ad jus Hanseaticum, tit. 8, fol. 768*. Casa Regis, *disc. 19, n. 5, & disc. 45, n. 2*.

L'avarie est donc tout dommage qui arrive au navire, ou à la marchandise qui est chargée, jusqu'à leur retour & décharge, de même que toute dépense extraordinaire qui se fait à l'occasion du navire & des marchandises, conjointement ou séparément durant le voyage.

On dit dépense extraordinaire, par opposition à celle qui peut survenir naturellement, quoiqu'elle ne soit pas ordinaire dans les voyages. Par exemple, si sans nécessité le capitaine conduit le navire dans un port où il y ait des droits

à payer, ce n'est point une avarie à supporter en commun par les marchands chargeurs, ni à demander aux assureurs. Mais ce sera autre chose, si c'est par force majeure; de même des pilotages, touages, &c.

Par exemple, encore si le voyage, sans aucun accident maritime, s'allonge de manière qu'il y ait nécessité de faire de nouveaux vivres, ce n'est point non plus une avarie. *Secus*, si des coups de mer endommagent le navire en telle sorte qu'il ait besoin de gagner un port pour se radouber, & y prendre un supplément de vivres, alors tout cela est avarie, particulière au navire à la vérité, mais qui est pour le compte des assureurs.

ARTICLE II.

LES dépenses extraordinaires pour le bâtiment seul, ou pour les marchandises seulement, & le dommage qui leur arrive en particulier, sont avaries simples & particulières; & les dépenses extraordinaires faites, & le dommage souffert pour le bien & salut commun des marchandises & du vaisseau, sont avaries grosses & communes.

CETTE distinction des avaries n'est pas nouvelle, elle se trouve dans le Guidon, chap. 5 déjà cité, art. 1, 3, 24 & 25.

Elle est aussi la plus juste, ou du moins la plus précise. Toutes les autres distinctions que font les Auteurs, sont obscures & embarrassantes. Comment démêler ce qu'ils entendent, en divisant l'avarie *en commune & grosse, en propre & impropre, en ordinaire & extraordinaire*; & ensuite la subdivision de l'*extraordinaire en fortuite, volontaire & mixte*?

Cependant les termes dont se sert notre article pour distinguer les avaries, ne présentent pas d'abord naturellement à l'esprit l'idée qu'on y attache, surtout ceux-ci, *simples & grosses*. Si l'on n'étoit pas instruit de la valeur de ces mots, on penseroit tout uniment que l'avarie simple, mise en opposition avec la grosse, ne devoit s'entendre que d'une avarie peu considérable; & au contraire, que l'avarie grosse ne pourroit pas se borner à un léger dommage. Il en est tout autrement néanmoins; l'avarie simple est souvent plus considérable que la grosse.

Dans le sens de l'Ordonnance, les avaries simples sont celles qui tombent uniquement sur la chose qui les a souffertes, & c'est pour cela qu'à ce mot *simples*, l'article ajoute *& particulières*; & les avaries grosses sont le dommage souffert pour le bien & le salut commun des marchandises & du vaisseau, à raison de quoi l'article les déclare communes, parce qu'elles doivent être supportées en commun par le navire & les marchandises.

De cette notion il s'ensuivroit que les avaries n'auroient dû être distinguées que par deux termes uniques; c'est-à-dire, entre avaries *particulières* & avaries *communes*: mais l'Ordonnance ayant jugé à propos de conserver l'ancien usage, il convient aussi de s'y conformer, en observant exactement que l'avarie simple

ne veut dire qu'avarie particuliere, quelque considerable qu'elle soit; & que l'avarie grosse signifie toujours une avarie commune, ou autrement une perte qui doit être supportée en commun, quelque légère qu'elle soit, entre les propriétaires des navires & les intéressés au chargement, ou les assureurs des uns & des autres.

Il y a aussi *infra*, art. 8, des menues avaries qui, quoique déclarées communes, ne suivent pas le fort ordinaire de la contribution; mais dans le même cas, elles regardent constamment les assureurs, si elles excèdent ce qu'on a coutume de leur passer pour les avaries.

Les avaries grosses & communes, qui supposent nécessairement un dommage reçu dans le péril qu'ont essuyé ensemble le navire & les marchandises, ou une dépense extraordinaire faite pour leur commune conservation, sont aussi nécessairement & sans exception pour le compte des assureurs.

Il en est le plus souvent de même des avaries simples & particulieres; mais il en faut excepter non seulement les dommages arrivés au navire & aux marchandises par leur vice propre, mais encore ceux causés par la faute du maître & des gens de l'équipage, si les assureurs ne se sont pas chargés de la baratterie du patron. Sur quoi voyez *suprà*, art. 28 du tit. précédent.

Mais dans tous les cas d'avaries, il faut se ressouvenir que les assureurs n'en sont tenus qu'autant qu'elles excèdent le taux fixé par l'art. 47 du titre précédent, ou réglé par la police d'assurance.

ARTICLE III.

LES avaries simples seront supportées & payées par la chose qui aura souffert le dommage ou causé la dépense, & les grosses ou communes tomberont, tant sur le vaisseau que sur les marchandises, & seront réglées sur le tout au sol la livre.

CET article fait l'application de la distinction établie dans l'article précédent, & décide en conséquence, que les avaries simples & particulieres seront supportées par la chose qui aura souffert le dommage ou causé la dépense; & que les avaries grosses & communes tomberont tant sur le vaisseau que sur les marchandises, par une répartition sur le tout, au sol la livre; opération qui appartient à la matiere du jet & contribution dont il est question dans le titre suivant.



ARTICLE IV.

LA perte des cables, ancres, voiles, mâts & cordages, causée par tempête ou autre fortune de mer, & le dommage arrivé aux marchandises par la faute du maître ou de l'équipage, ou pour n'avoir pas bien fermé les écoutilles, amarré le vaisseau, fourni de bons guindages & cordages, ou autrement, sont avaries simples qui tomberont sur le maître, le navire & le fret.

TOUT dommage arrivé au navire, par tempête ou autre fortune de mer, est bien à la charge des assureurs; mais ce n'en est pas moins une avarie particuliere, qui par conséquent ne regarde que les propriétaires du navire s'ils n'ont pas fait assurer, ou les seuls assureurs sur le navire. Loccenius, *de jure maritimo lib. 2, cap. 8, n. 17, fol. 226*. Casa Regis, *disc. 19, n. 16, jus hanseaticum*, tit. 8, art. 2, & *ibi*. Kuricke, *fol. 773*, Ordonnance de Wisbuy, art. 12, droit commun.

De même si par quelque accident maritime les marchandises souffrent de la perte, elle sera supportée par les assureurs sur le chargement; mais ce sera toujours aussi une avarie particuliere qui ne regardera nullement les propriétaires du navire ou leurs assureurs. Art. suivant.

Et si par tempête, ou par le feu du Ciel, le navire & le chargement ont souffert du dommage de part & d'autre, chacun supportera sa perte comme avarie particuliere, le dommage n'ayant pas été souffert pour le salut commun, comme le veut l'art. 2, pour que ce soit une avarie commune. Tout cela est conforme aux articles 20, 24 & 25 du chap. 5 du Guidon, & dérive de la maxime, *Res perit Domino. Lege 2, §. 1, & lege 6, ff. de lege Rhodia*.

Pour ce qui est du dommage causé aux marchandises par la faute du maître ou de l'équipage, suivant l'explication qu'en donne cet article, à quoi on peut joindre ce qui a été observé sur ce sujet art. 28 du tit. précédent; non seulement ce ne peut être qu'une avarie particuliere; mais encore les assureurs n'en peuvent être tenus qu'autant qu'ils se seront chargés de la baratterie de patron; sauf leur recours alors contre le maître ou patron, comme il a été observé sur le même art. 28, conformément à l'avis de tous les Docteurs.

Pour n'avoir pas bien amarré le navire, *id.* Ordonnance de Wisbuy, art. 36. Fourni de bons guindages & cordages. Par l'art. 10 des jugement d'Oleron, auquel sont conformes les art. 22 & 49 de l'Ordonnance de Wisbuy, c'étoit au maître à faire voir aux marchands chargeurs les guindages & cordages. S'ils ne les trouvoient pas bons, il étoit tenu d'en fournir de meilleurs, sur peine de répondre du dommage; & s'ils s'en contentoient le dommage étoit pour eux. Mais cela ne remédioit pas en tout cas à la mauvaise manœuvre; ainsi notre article est plus juridique & plus régulier.

Sur le maître. Ceci ne regarde que le dommage causé par la facture du maître ou des gens de l'équipage, & il en faut conclure que le marchand chargeur dont les marchandises sont ainsi avariées, peut s'en prendre au maître, &

l'obliger de l'en indemniser, soit que l'avarie procède de son fait particulier ou de celui de quelqu'un de l'équipage, parce qu'il est tenu de répondre des fautes de ses gens. *Lege 7, lib. 4, tit. 9, ff. nautæ caupones.* Sauf son recours aussi contre eux. Voyez *suprà* art. 5, tit. du Capitaine.

Le navire. Cela peut se rapporter d'abord à la première partie de l'article, & veut dire alors que la perte des cables, &c. arrivée par tempête, ne regarde que le navire.

Mais cela se rapporte principalement au reste de l'article; & sous ce point de vue, l'article décide de plus que le marchand chargeur, dont les marchandises ont été gâtées par la faute du maître ou de l'équipage, peut non-seulement s'en prendre au maître, mais encore se pourvoir contre les propriétaires du navire, comme tenus des faits du maître ou patron, aux termes de l'art. 2, tit. 8 du liv. 2, *ubi vide.*

Comme il est des ports ou havres où les vaisseaux ne peuvent gueres sans risque entrer chargés, on demande si l'armateur ou son capitaine ne peut y faire entrer son navire avec une partie de son chargement, sans se rendre garant & responsable du dommage que les marchandises pourront en souffrir, de même que le navire, soit envers les marchands chargeurs, soit à l'égard des assureurs.

La question regarde entr'autres ports celui de la Rochelle.

Il est de fait que les navires au-dessus de 200 tonneaux ne peuvent gueres sans danger y entrer avec leur chargement entier, ou même réduit à moitié. Par cette raison, l'usage s'est introduit depuis long-temps de décharger les marchandises en rade dans des alleges ou barques; à raison de quoi, pour indemniser l'armateur de l'augmentation que cette opération apporte aux frais de décharge, ceux à qui les marchandises sont adressées lui payent quatre sols du cent pesant de ces marchandises.

Lorsque l'armateur destine son navire pour aller prendre son radoub à Rochefort ou en Seudre, la pratique est d'en tirer alors toutes les marchandises absolument: mais lorsqu'il veut le faire entrer dans le havre, il fait laisser dans le navire une quantité suffisante de marchandises pour le soutenir, en suppléant au défaut du lest.

Delà il est arrivé quelquefois que, faute par le pilote côtier d'avoir bien saisi l'heure de la marée; des navires ont touché à l'entrée du havre, d'où sont résultées des avaries, tant aux navires qu'aux marchandises.

Pour l'ordinaire, ces sortes d'accidens ont été regardés comme des cas fortuits; dont le propriétaire du navire ni le capitaine ne devoit nullement répondre envers les marchands chargeurs; & par identité de raison, les assureurs n'ont pas balancé à les prendre pour leur compte.

Mais, comme il se trouve toujours des gens difficiles, il y a eu des marchands chargeurs qui ont prétendu faire supporter ces avaries à l'armateur; & à cette occasion la question s'est présentée jusqu'à deux fois en ce Siegé; savoir en 1745 entre Henriette-Elisabeth Pinsonneau, veuve du sieur Vivien Bellivier, demanderesse contre le sieur Elie Giraudeau, armateur du navire *le Saphir*, & Jacques Billoteau son capitaine; & en 1755, entre le sieur Jacques Quenet, négociant, demandeur, contre le sieur Etienne-Henri Harrouard du Beignon, armateur du navire *la Gloire*. Mais dans l'un & l'autre procès,

les armateurs & les capitaines ont été déchargés, le sieur Giraudeau par Sentence du 6 Mai 1745, & le sieur du Beignon, par Sentence du 3 Juin 1756.

Les circonstances étoient indifférentes, & la question étoit nue. Le principe de la décision a été qu'un armateur ne voudroit pas de gayeté de cœur exposer son navire & ses marchandises à essuyer des avaries, si le navire ne pouvoit naturellement entrer dans le havre sans courir un risque évident de toucher. La preuve au reste que le danger n'est rien moins qu'évident, c'est que le plus grand nombre des navires y entrent de cette manière sans aucune avarie. L'armateur en pareil cas, n'est donc pas tenu de répondre de l'accident; & le marchand chargeur ne pourroit avoir d'action contre lui à ce sujet, qu'autant qu'il auroit été formellement stipulé entr'eux que les marchandises seroient en entier déchargées en rade, & mises dans des barques ou alléges pour être rendues au quai.

Et le fret. Par la même raison, le fret que le navire a gagné est aussi affecté à la garantie des faits du maître, & c'est parce que le navire & le fret doivent répondre de ses fautes, qu'on a coutume de diriger l'action en pareil cas, tant contre le propriétaire ou armateur, que contre le maître. Cependant l'action contre le propriétaire n'est pas indéfinie; & aux termes de l'art. 2 qui vient d'être cité, il est quitte en abandonnant le navire & le fret.

Mais quel est alors le sort de l'assureur qui a pris sur lui la baratterie de patron?

Entre lui & le chargeur assuré, il n'est pas douteux que, nonobstant l'abandon du navire & du fret de la part du propriétaire, l'assureur ne soit tenu de faire raison à l'assuré de toute la perte que la marchandise a essuyée: sauf à lui à se venger sur le navire & le fret, & sur les biens du maître.

Mais *quid* entre l'assureur du navire & l'assureur du chargement? Il me paroît naturel de décider que l'assureur sur chargement, comme subrogé de plein droit au lieu & place de son assuré, est préférable en pareil cas sur le navire & le fret à l'assureur du navire, par la raison que celui-ci n'ayant pas plus de droit que le propriétaire du navire, ne peut rien prétendre sur le navire & le fret qu'après que l'assureur de la marchandise aura été entièrement indemnisé; & si le propriétaire n'a pas fait l'abandon du navire & du fret, son assureur sera obligé de le faire, à défaut de paiement effectif, comme étant des objets spécialement affectés par cet article à l'indemnité du marchand chargeur: & c'est là un cas où il est beaucoup plus avantageux d'être assureur sur la marchandise que sur le navire.

Quant au propriétaire du navire assuré, qui a été obligé d'abandonner le navire & le fret pour se dispenser de répondre en plein des faits du maître; quoique dans l'hypothèse, son assureur ne profite pas du navire, il n'est pas moins en droit de lui demander le paiement de la somme assurée sur le navire. C'est la suite de l'engagement qu'a contracté l'assureur en prenant pour son compte la baratterie de patron.



ARTICLE V.

L Es dommages arrivés aux marchandises *par le vice propre*, par tempête, prise, naufrage ou échouement; les frais faits pour les sauver, & les droits, impositions & coutume, sont aussi avaries simples pour le compte des propriétaires.

L E dommage arrivé, *par le vice propre de la chose*, ne peut jamais former qu'une avarie particulière; & cela est tellement vrai, que l'assureur n'en est pas tenu. Article 29 du tit. précédent, ni le prêteur à la grosse art. 12 du tit. 5.

Ils sont bien obligés de répondre du dommage causé, par tempête, prise, naufrage, ou échouement; mais la perte n'ayant point eu pour objet le salut commun, ce n'est tout de même qu'une avarie particulière qui ne tombe que sur la chose avariée, & sur ceux qui ont intérêt comme propriétaires, assureurs ou prêteurs à la grosse. *Casa Regis, disc. 45, n. 7.*

Il en est de même des frais faits pour sauver les marchandises, parce que c'est une suite du naufrage ou échouement, comme le pillage est une suite de la prise.

Pour ce qui est des droits auxquels les marchandises sont sujettes, royaux ou seigneuriaux, ou autres de quelque nature qu'ils soient, ce sont des avaries tellement particulières aux marchandises, que les assureurs n'en peuvent être tenus qu'autant que dans le lieu où le navire est obligé d'aborder & de faire sa décharge, ils se trouveront plus considérables que ceux qu'il y auroit eu à payer dans le lieu de la destination du navire; & alors il n'y aura que l'excédant des droits à leur demander.

C'est encore une avarie simple que le dommage arrivé aux marchandises par le vice & mauvais état du navire. *Stracha, de nautis, part. 3, n. 11.* Sentence de Marseille du 28 Octobre 1749: mais cela n'empêche pas que l'assureur n'en doive répondre. Du reste, la question si le maître ou le propriétaire du navire est tenu de garantir le dommage, dépend du point de savoir si le navire à son départ étoit en état de faire le voyage, ou s'il n'est devenu défectueux que par le mauvais temps & les coups de vent & de mer qu'il a essuyés dans la route.



ARTICLE VI.

LES chose données par composition aux pirates pour le rachat du navire & des marchandises; celles jettées dans la mer, les cables ou mâts rompus ou coupés, les ancres & autres effets abandonnés pour le salut commun, le dommage fait aux marchandises restées dans le navire en faisant le jet, les pansemens & nourriture du matelot blessé en défendant le navire, & les frais de la décharge pour entrer dans un havre ou dans une rivière, ou pour remettre à flot un vaisseau, sont avaries grosses ou communes.

TOUT ce qui est énoncé dans cet article est mis au rang des avaries grosses & communes, parce que tout cela a été fait pour le salut commun; il est donc juste que des pertes de cette nature soient supportées au sol la livre, tant par le navire que par le chargement, puisque par-là ils ont été sauvés, & c'est le droit commun.

Mais si ces objets sacrifiés pour le salut commun, n'ont pas empêché le navire de périr, par une suite naturelle & nécessaire, de la tempête qui a occasionné le jet ou autre dommage, il n'est plus question alors d'avaries communes ni de contribution; de sorte que les marchandises qui pourront être sauvées du naufrage, ne seront nullement tenues de paiement de celles qui auront été jettées ou endommagées. C'est la disposition expresse de l'art. 15, du tit. suiv.

Par composition aux pirates. Pirate, ce terme ne doit pas être pris ici dans sa signification rigoureuse & étroite qui ne désigne que les forbans & autres écumeurs de mer, dont le métier est de courir sur tous les navires pour les piller, sans être autorisés par aucune puissance à faire la course. Il faut l'entendre de tout armateur en course avec commission ou sans commission de Prince, & par conséquent appliquer la première partie de cet article à tout ce qui est donné par composition en cas de prise, pour engager le preneur à abandonner le reste.

Pour le rachat du navire & des marchandises. Idem Loccenius de jure marit. lib. 2, cap. 8, n. 5, fol. 212: *suprà* art. 20, tit. du fret. Casa Regis disc. 46, n. 22. Quintin Weytsen, traité des avaries, pag. 17 & suiv. Il est entendu que ce qui est ainsi donné, est pour le rachat tant du navire que des marchandises en général; de manière que le maître ni tout autre du navire, ne seroit pas recevable à dire que la composition n'a été faite que pour le navire sans les marchandises, ou pour les marchandises sans le navire; ou pour une certaine espèce de marchandises. Il seroit trop dangereux d'avoir égard à de telles déclarations; c'est là nécessairement une perte qui doit être supportée en commun, que le navire arrive à bon port ou non. De manière que s'il vient à faire naufrage dans la suite, ce qui en sera sauvé & des marchandises, devra contribuer au paiement de la valeur des choses données pour le rachat; de même que dans le cas d'un jet qui a sauvé le navire, il faut que ce qui est sauvé du

nauffrage postérieur, étranger à la cause du jet, contribue au paiement des choses jetées aux termes de l'article 16 du tit. suivant; car la raison de décider est la même pour les deux cas. Et par indentité de raison tout de même, les choses données pour le rachat ne contribueront pas plus que les effets jetées, au paiement des dommages arrivés depuis le rachat ou le jet, suivant l'article 17.

S'il arrive que sans composition, l'armateur corsaire ou pirate, pille & prenne les effets qu'il juge à propos, abandonnant le reste; faudra-t-il alors regarder cette perte, comme une avarie commune? Tout ce qu'on peut dire pour faire regarder le pillage comme une perte commune, c'est que si le corsaire, n'eût pas trouvé plus à sa bienséance les marchandises qu'il a pillées, il en auroit pris d'autres, & qu'il est d'autant plus naturel de regarder ce pillage comme une composition, que sans cela on pourroit masquer une véritable composition du nom de pillage, comme s'il eût été fait au hasard; à quoi on peut ajouter, la crainte du manège & de la connivence dont il est parlé dans l'art. 2, ch. 6 du Guidon. *Idem* Loccenius, *infra* fol. 225, Peckius & Vinnius ad Leg. Rhodiam fol. 218, 219, & Weytsen, tr. des avaries, pag. 17 & suiv. *Loco supra cit.* mais cela ne décide nullement & n'empêche pas l'application de la maxime *res perit domino*. C'est un malheur pour celui dont les marchandises ont été pillées.

Que le corsaire les ait préférées à d'autres, ou que le hasard les lui ait fait prendre, il suffit que cette perte n'ait pas été faite pour le salut commun, pour que ce ne soit qu'une avarie simple & particulière. C'est au reste la disposition de l'art. prem. du ch. 6 du Guidon, & la décision formelle de la loi 2, §. 3, ff. de Leg. Rhodia, où après ces mots, *Si navis à piratis redempta sit, servius offilius & labeo, omnes debere conferre aïunt*, on trouve ceux-ci. *Quod verò prædones abstulerint eum perdere cujus fuerint nec conferendum ei, qui suas mercedes redemerit.* Arrêt conforme du 8 Avril 1615, cité par Mornac, sur cette même Loi, note 5, sur l'art. 9 des jugemens d'Oleron. C'est aussi le sentiment de Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, c. 8, n. 5, fol. 213 & n. 16, fol. 225, & la disposition formelle de l'art. 4, tit. 8 du droit hanseatique, *ubi* Kuricke, fol. 775; *idem* Casa Regis, *disc.* 46, n. 20 & 26.

Par-là se trouve établie bien nettement la distinction entre les effets pillés, & ceux qui ont été donnés par composition pour le rachat, du navire & des marchandises; & comme notre article ne parle que de la composition pour le rachat, il est tout naturel de penser, qu'admettant la distinction, il a regardé le pillage comme avarie simple & particulière. Mais les assureurs des marchandises pillées ne sont pas moins tenus d'en supporter la perte; aussi l'art. 26, du tit. précédent; met-il précisément le pillage au rang des périls maritimes qui regardent les assureurs. *V. supra* ce qui a été observé sur ce même article.

Les cables & mâts rompus ou coupés. Tout cela doit être pris dans le sens de l'article, qui est que tout cela se fasse pour le salut commun, *leg.* 3, ff. de *lege Rhodia*; autrement ce seroit le cas de l'art. 4; c'est-à-dire, que ce ne seroit que des avaries particulières, quoique causées par tempête & autre fortune de mer. Art. 12 de l'Ordonnance de Wisbuy, note 5, sur l'art. 9 des jugemens d'Oleron.

Ce fera de même, avarie commune, si pour éviter de tomber entre les mains

des corsaires, il faut couper les cables & abandonner les ancres, jeter des marchandises & ustensiles du navire; ou si faisant force de voiles pour se sauver de la prise, les mâts se rompent, les voiles & cordages sont emportés, &c. Art. 21, du ch. 5, du Guidon.

Mais il est à remarquer que tout cela doit se faire de l'avis de l'équipage, conformément aux art. 1 & 2, du titre suivant. Ce qui est fondé sur la loi 2, §. 1, *dicto tit. ff. de leg. Rhodia*. Le tout *ad eum finem, ut vita, navis & reliqua bona salva evadant*, dit *Casa Regis disc. 45, n. 2, & disc. 121, n. 1*, en quoi il est d'accord avec tous les autres Auteurs.

On conçoit bien que cela n'arrive jamais que dans un cas pressant. Il y a des auteurs en assez grand nombre, qui exigent que le péril soit évident & le naufrage; ou la prise manifeste; mais cela est outré, il seroit imprudent d'attendre la dernière extrémité, parce qu'on pourroit se trouver sans ressources. Statut de Lubec, ch. 3, n. 3.

Le dommage fait aux marchandises restées dans le navire en faisant le jet. *Leg. 4, §. 2, ff. de leg. Rhodia*. Et cela est absolument de droit commun de l'aveu de tous les auteurs. *Idem* l'art. 22 du ch. 5 du Guidon; mais l'art. 23, porte qu'il en sera autrement du dommage que le jet aura fait au corps du navire, sur quoi voir l'art. 14, du titre suivant.

En défendant le navire. Ordonnance de la Hanse Teutonique, art. 35. *Kuricke, ad jus Hanseaticum, tit. 14, art. 3, fol. 824*. C'est-à-dire, en combattant pour éviter d'être pris par l'ennemi, sans distinguer en ce cas, si le matelot est blessé les armes à la main, ou s'il ne l'est qu'en faisant la manœuvre. Mais s'il est blessé hors le combat, en faisant le service & la manœuvre ordinaire, les frais de ses pansemens & nourritures ne peuvent passer pour avaries communes, attendu qu'il n'a pas reçu sa blessure pour le salut commun. Cela n'empêche pas toutefois qu'il ne doivent être pansé & nourri aux dépens du navire, suivant l'article 11, titre 4 ci-dessus. *Idem*, l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, article 39. Cette même Ordonnance, art. 35, *suprà*, ajoute que si le matelot en défendant le navire, est estropié de manière qu'il ne puisse plus travailler, il aura du pain sa vie durant.

Et les frais de la décharge, &c. *Idem*, l'art. 28 dudit chap. 5 du Guidon, & les art. 55 & 56 de l'Ordonnance de Wisbuy, lorsqu'il s'agit de soulager un navire trop chargé pour entrer dans un port ou dans une rivière, où il est nécessaire d'arriver pour se garantir de naufrage ou de prise; ou lorsqu'il est question de remettre à flot le navire, qui ne sauroit se relever sans la décharge des marchandises. Mais hors le cas de la crainte d'un naufrage ou de prise; par exemple, si le navire est arrivé dans la rade du port de sa destination, & que dans ce port il soit d'usage de décharger les marchandises dans des allées, parce que le navire ne peut entrer dans le havre avec son chargement, les frais de cette décharge ne regardent que ceux à qui appartiennent les marchandises chargées dans les allées; & non seulement on ne peut les considérer comme avaries grosses & communes, quoique les marchandises viennent à périr; mais encore il n'y en a pas de répétition contre les assureurs: sauf à leur demander néanmoins raison de la perte de ces marchandises dans le transport par les allées, s'ils ont pris sur eux les risques jusqu'à ce que les marchandises fussent descendues sur le quai.

Ou pour remettre à flot le vaisseau. Idem, l'art. 55 de l'Ordonnance de Wisbuy, & Cleirac, sur l'art. 4 des Jugement d'Oleron, n. 4, pag. 18.

Il faut ajouter que, si, pour éviter une perte totale, le naufrage étant éminent, le capitaine prend le parti de faire échouer le navire, le dommage que le vaisseau aura souffert & causé par-là, fera avarie grosse & commune. Consulat, chap. 192, 193, Rocus, p. 62, 234 & 300, Casa Regis, *disc.* 45, n. 60 & *seq.*

De même en cas d'échouement pour éviter d'être pris, les frais pour relever le navire, ou pour le recouvrer, ayant été abandonné; de même encore les frais faits pendant le séjour du navire réfugié dans un port ou sous une citadelle, sont avaries communes, puisque tout cela s'est fait pour le salut commun.

Par identité de raison, le dommage souffert par le navire & par quelques marchandises, en combattant pour éviter la prise, est aussi avarie commune, quoique Kuricke, *ad jus Hanseaticum*; art. 3, tit. 14, *in fine*, fol. 824; Targa, pag. 322, & Casa Regis, *disc.* 46, n. 43, soient d'avis contraire.

ARTICLE VII.

LA nourriture & les loyers des matelots d'un navire arrêté en voyage par ordre du Souverain, seront aussi réputés avaries grosses, si le vaisseau est loué par mois; & s'il est loué au voyage, ils seront portés par le vaisseau seul, comme avaries simples.

A la lecture de cet article on est tout étonné de la diversité des décisions qu'il renferme, parce que l'esprit n'en conçoit point la raison de différence.

En effet, lorsque le navire est loué ou frété au mois, & qu'il est arrêté par ordre du Souverain (ce qui ne signifie que l'arrêt de Prince en général) s'il est juste que la nourriture & les loyers des matelots durant ce temps-là, soient supportés comme avaries grosses & communes par le navire & les marchandises, pourquoi en seroit-il autrement, le navire étant frété au voyage? Cependant il est réglé dans la seconde partie de cet article, que cette augmentation de dépense doit tomber comme avarie simple sur le vaisseau seul.

La surprise augmente encore lorsqu'on rapproche de cet art. le 16 du titre du fret, où il est décidé que si le vaisseau est arrêté pendant le voyage par ordre du Souverain (ce qui est précisément l'espece de celui-ci), « il ne fera » dû ni fret pour le temps de sa détention, s'il est affrété au mois, ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage; mais que la nourriture & les loyers des matelots pendant le même temps de la détention, seront réputés avaries ». Car cette conjonction adverbative *mais*, venant à la suite d'une disposition qui rend égale dans les deux cas la condition du propriétaire du navire & du marchand chargeur, porte naturellement à l'esprit qu'il en doit être de même pour la manière de supporter la dépense de la nourriture & des loyers des matelots, durant le même temps de la détention du navire; de

de sorte que cessant la disposition du présent article, il n'est personne qui osât faire la distinction qu'on y trouve.

Qu'importe, dira-t-on ? Il n'y a pas pour cela de contradiction entre les deux articles, dès que le 16 du tit. du fret, s'est contenté de déclarer que la nourriture & les loyers des matelots, pendant le temps de la détention, dans l'un & l'autre cas, seront réputés avaries, sans ajouter *grosses & communes*. Ce dont on pourroit se plaindre seulement, c'est que la qualification de l'avarie y ait été omise : mais elle est marquée & distinguée bien nettement dans le présent article ; ainsi cela suffit, & il faut s'en tenir là.

Mais plutôt ne seroit-ce point là une subtilité ? Car, enfin, l'art. 16 dont il s'agit, confondant & mettant dans la même catégorie le cas du navire loué au mois, & celui du vaisseau frété au voyage ; & en conséquence décidant par le même principe, qu'au premier cas il ne sera pas dû de fret, & qu'au second il n'y aura pas d'augmentation de fret durant tout le temps de la détention, il est évident & incontestable que l'avarie, dont il parle par exception, se rapporte aux deux cas ; & par conséquent qu'elle est, ou commune pour les deux cas, ou simple aussi pour les deux cas : & alors, quelque parti que l'on prenne, une des deux décisions de notre article sera indubitablement contradictoire avec ledit article 16.

N'y eût-il même que cet art. 7, il ne seroit pas moins vrai de dire que sa dernière disposition est en contradiction avec la première, les deux cas dépendans absolument du même principe de décision.

Il est vrai que l'art. 5, tit. de l'engagement des matelots, qui est aussi pour le même cas d'arrêt de Prince, contient une distinction analogue à celle de notre présent article 7 ; en ce qu'il y est décidé que le loyer des matelots engagés au mois, courra par moitié pendant le temps de l'arrêt, & que celui des matelots loués au voyage ne sera payé qu'aux termes de leur engagement ; c'est-à-dire, qu'au prix convenu à forfait.

Mais pour justifier la distinction portée par notre article, recourir à celle dudit article 5, c'est vouloir sauver une contradiction par une autre ; car enfin, le matelot n'est ni plus ni moins favorable, lorsqu'il est engagé au voyage que lorsqu'il est au mois. On n'a pas cru, dans ce malheureux cas, devoir charger le propriétaire du navire du paiement des gages en plein ; & d'un autre côté il n'étoit pas naturel que le matelot servît durant tout le temps de l'arrêt du navire pour sa seule nourriture. Si donc, par tempérament d'équité, il a paru convenable de faire gagner au matelot, par forme d'indemnité, la moitié de ses loyers durant la détention, lorsqu'il est engagé au mois quoique le navire ne fasse pas plus de fret étant loué au mois qu'au voyage, pourquoi ne lui avoir pas accordé tout de même un dédommagement à proportion, lorsqu'il est engagé au voyage ? C'est pour cela aussi que sur ledit art. 5, on a dit qu'il y avoit contradiction, & qu'il étoit en défaut.

Cependant cette distinction, toute irrégulière qu'elle est, sur le pied que les choses sont aujourd'hui, intéresse aussi peu les matelots, que celle de notre article 7, est préjudiciable aux propriétaires des navires, en cas d'arrêt de Prince, attendu que l'engagement des matelots au voyage, est aussi rare que l'affrètement au mois.

De cette manière le matelot n'est plus exposé à souffrir de la disposition

dudit art. 5, puisqu'il ne s'engage plus au voyage, tandis que le propriétaire de navire, vis-à-vis des marchands chargeurs, ne peut plus au contraire se trouver dans le cas de leur faire supporter une partie de la nourriture & des loyers des matelots, par la raison que l'usage des affrètemens au mois a cessé.

Il faut avouer, pourtant, qu'à raison de l'injustice faite aux matelots par l'art. 5, lorsqu'ils sont engagés au voyage, le propriétaire du navire aussi loué au voyage, souffre moins de distinction de notre article, puisqu'alors il n'a aucune augmentation de gages à payer, quoique l'article suppose le contraire, en quoi il est encore en défaut; mais reste toujours qu'il supporte seul la dépense de la nourriture des mêmes matelots, tandis que s'il leur étoit dû une augmentation de gages, ce qui se rencontreroit s'ils étoient engagés au mois, les marchands chargeurs contribueroient à ce double objet, comme à une avarie grosse, dans le cas où le navire seroit aussi frété au mois.

Il n'est donc pas possible, quelque combinaison que l'on fasse, de concilier ces trois articles, de manière à les sauver du reproche de contradiction, aussi bien que d'injustice au fonds, tant à l'égard des matelots en opposition avec le propriétaire du navire, que contre celui-ci, en concours avec les marchands chargeurs.

Malgré cela, néanmoins, la loi étant portée, & en termes si clairs, qu'il n'est pas possible d'en méconnoître le sens; il faut s'y soumettre & dire, en conséquence, que si dans l'espèce, le vaisseau est loué par mois, la dépense pour la nourriture & les loyers des matelots sera supportée comme avarie commune, en observant toutefois qu'alors il n'y aura que la demi-solde, & même qu'il n'y aura aucune augmentation des gages pour les matelots, s'ils sont engagés au voyage.

Si au contraire le vaisseau est frété au voyage, la même dépense sera pour le vaisseau seul comme avarie simple, avec cette différence, que si les matelots sont aussi engagés au voyage, le propriétaire en sera quitte alors pour le paiement de leur nourriture; au lieu que s'ils sont engagés au mois, il leur payera outre leur nourriture la demi-solde durant tout le temps de la détention du navire.

Voilà bien des distinctions embarrassantes & compliquées, que l'on auroit pu éviter, en supprimant cet article 7 & en rendant, dans l'art. 5 du tit. de l'engagement des matelots, leur condition égale, aussi bien dans le cas de leur engagement au voyage, que dans celui de leur engagement au mois.

Il y a apparence que dans les trois articles en question, l'on a voulu adoucir la condition du débiteur. Savoir, dans l'art. 5, celle du propriétaire du navire, débiteur des gages envers les matelots; & dans l'art. 16, de même que dans celui-ci, celle des marchands chargeurs, débiteurs du fret: mais en prenant un tempérament d'équité, pour l'un & l'autre cas, comme cela étoit juste au fonds, il falloit donc suivre exactement la règle de proportion aussi dans les deux cas.



ARTICLE VIII.

L Es lamanages, touages, pilotages pour entrer dans les havres ou rivières, ou pour en sortir, sont menues avaries, qui se payeront un tiers par le navire, & les deux autres tiers par les marchandises.

L Es frais qui sont le sujet de cet article, sont déclarés menues avaries, & toutefois grosses & communes, sans distinguer si ces frais sont ordinaires ou extraordinaires; & il faut s'en tenir là quoique les art. 1 & 2, dans la notion qu'ils donnent des avaries, & dans la distinction qu'ils font entre les avaries particulières & les avaries communes, ne parlent que des dépenses extraordinaires, & qu'ainsi ils semblent déterminer le sens des autres articles où il est question de dépenses. Cela est vrai aussi en ce qui concerne les assureurs; mais entre le propriétaire ou maître du navire & les marchands chargeurs, c'est autre chose.

En cette partie, notre article qui a pour objet la répartition de ces menues avaries ou dépenses, sur le navire & les marchandises, abstraction faite de l'intérêt des assureurs, ne suppose donc point que ces frais de lamanage aient été extraordinaires; c'est-à-dire, que ce soit la crainte d'un naufrage ou d'être pris, qui les ait causés, en obligeant le maître de changer de route & d'entrer dans un port ou dans une rivière, en attendant la cessation du danger, pour reprendre ensuite sa route. Il faut au contraire l'entendre dans tous les cas où ces frais sont à payer, aussi-bien dans la navigation la plus heureuse que dans celle qui aura été traversée par des accidens.

C'est ainsi, au reste, que s'en explique l'art. 12, chap. 5 du Guidon, dans Cleirac, pag. 257. A l'égard de la répartition, il veut aussi qu'on se règle sur la valeur des marchandises du navire ou du fret, pour faire supporter ces frais, ou par deux tiers, ou par moitié, ou enfin au sol la livre; mais comme cela auroit été trop embarrassant, pour un objet de si peu de conséquence, notre article a fort à propos simplifié l'opération, en décidant que les marchandises supporteroient les deux tiers de ces frais, & le navire l'autre tiers. V. l'Ordonnance de Wisbuy, art. 44, 56, 59 & 60; & Casa Regis, *disc.* 45, n. 19 & seq.

Par rapport aux assureurs, il n'est pas douteux que ces frais ne les regardent nullement, s'ils sont ordinaires; mais s'ils sont extraordinaires suivant la notion qui vient d'en être donnée, ils doivent les supporter, & c'est ainsi qu'il faut interpréter l'art. 30 du tit. précédent, *ubi vide*.

Suivant le même Guidon, art. 14, le lamanage est le service que rendent à un navire voulant entrer dans un port ou dans une rivière, les barques ou petits bâtimens qui vont au devant avec les instrumens propres à hâler le navire & à diriger sa marche pour lui faire éviter les dangers qui sont sur sa route.

Les conducteurs de ces barques ou bateaux, sont appelés lamaneurs, suivant l'Auteur des notes sur cet article, à cause du travail de leurs mains; & l'art. 23 des Jugemens d'Oleron, les nomme *locmans*; c'est-à-dire, hommes habitans sur les lieux.

L'article 16 du même Guidon, parlant du touage, dit, que c'est proprement ce qui est payé dans les rivières pour hâler les navires & les conduire toujours au fil de l'eau; mais on tone pareillement les navires en mer, & c'est ce qu'on appelle les remorquer, les mener à la remorque.

Enfin, l'art. 13 parlant du pilotage, dit, que c'est le droit qui se paye aux pilotes que prennent les maîtres de navires pour entrer dans les ports, ou en sortir avec sûreté, & pour éviter les dangers qui se trouvent sur les côtes. Ces sortes de pilotes, sont nos pilotes côtiers que l'Ordonnance appelle aussi lamaneurs ou locmans, parce qu'ils sont pratique des côtes de leur district, dont ils connoissent ou sont censés connoître tous les dangers, quoiqu'ils fassent souvent des fautes ou des méprises capitales dans l'exercice de leurs fonctions.

Le maître doit nourrir le pilote lamaneur, tant qu'il le garde à son bord, & cette nourriture n'entre point en avarie. V. les notes sur les art. 23 & 24 des Jugemens d'Oleron, n. 5, p. 90 & 91; ce qui s'entend si le pilotage n'entre point en avarie commune.

ARTICLE IX.

Les droits de congé, visite, rapport, tonnes, balises & ancragages, ne seront réputés avaries; mais seront acquittés par les maîtres.

Je pense que cet article ne doit s'entendre, comme le précédent, que du cas où ces droits sont ordinaires; c'est-à-dire, lorsqu'ils ne sont pas occasionnés de nouveau par la tempête, ou autre fortune de mer, & que s'ils sont extraordinaires, non seulement ils doivent être supportés par les assureurs, comme les frais dont il est question dans l'article précédent, mais encore qu'ils deviennent avarie commune, l'entrée du navire dans un port ou dans une rivière, ayant pour cause alors le salut commun. Cependant si le navire y faisoit sa décharge, ce seroit au maître à les payer seul, suivant la disposition de cet article, puisque rendu au lieu de sa destination, il auroit fallu qu'il les eût payés tout de même, sans en pouvoir demander la répartition par contribution, ni le remboursement aux assureurs.

Pour prévenir toute discussion entre les propriétaires ou les maîtres de navires & les marchands chargeurs, au sujet des menues avaries dont il est parlé, tant dans cet article que dans le précédent; c'est-à-dire, pour éviter la distinction des cas où ces menues avaries devroient être supportées en commun, de ceux où elles ne devroient tomber que sur les navires, de même que pour se décharger de l'embarras de la répartition des deux tiers entre les marchands chargeurs, l'usage s'est établi depuis long-temps de passer une certaine quotité, outre le fret aux propriétaires des navires, pour les indemniser de ces menues avaries, sans distinguer si elles sont ordinaires ou extraordinaires; & en plusieurs ports où l'entrée des navires chargés est difficile & dangereuse, l'on y a joint aussi l'indemnité des frais extraordinaires de décharge des marchandises.

En conséquence, la formule des connoissemens est telle par tout, qu'après

la stipulation du fret, il est toujours ajouté, *outre les avaries aux us & coutumes de la mer*, ou d'autres termes équivalens : cet usage est tellement accrédité, que si les marchandises étoient chargées dans un navire sans connoissement, je ne doute nullement que le fret n'en fût dû sur le pied des autres marchandises chargées par connoissement, avec les avaries aux us & coutumes de la mer.

Comme les drois à payer par les navires ne sont pas les mêmes dans tous les ports, & qu'il en est où la décharge des marchandises coûte plus qu'en d'autres, il n'est pas étonnant que, suivant la différence des ports, la fixation de l'indemnité accordée au-delà du fret soit aussi différente.

Sur quoi, néanmoins, il y a assez d'uniformité & de concordance, c'est au sujet du cabotage François, où il paroît que l'on passe communément pour les avaries dix pour cent du fret, sans autre examen à perte ou gain. Mais les étrangers ne s'en tiennent à cette fixation qu'autant qu'ils y trouvent leur indemnité, autrement ils fournissent leur état des frais & de dépense dont ils demandent les deux tiers aux marchands chargeurs, dans lequel état de frais ils font entrer, non seulement les objets énoncés par le précédent article, mais encore ceux de l'article présent, en y ajoutant encore tout ce qui leur en coûte, excepté pour vituailles, dans tous les ports où ils sont obligés de relâcher sur la route. Il en est même qui sont dans l'usage de stipuler jusqu'à trente-trois pour cent du fret; mais sans convention expresse à ce sujet, leur condition est la même que celle des autres; c'est-à-dire, qu'ils n'ont que les dix pour cent, si mieux ils n'aiment fournir l'état de leurs mises, pour en prétendre les deux tiers.

Quant aux voyages de long cours, l'usage est à la Rochelle de faire payer par chaque marchand chargeur, outre le fret, quatre sols du cent pesant pour les sucres, cinq sols pour les indigos & les cafés, six sols pour les cotons, &c.

A Bordeaux c'est cinq pour cent du prix du fret, autrement le sol pour livre; & ce qu'il y a de singulier, c'est que l'armateur, indépendamment de cette augmentation du fret, exige les frais de la décharge des marchandises réglés par l'usage à tant par barrique, caisse ou ballot, &c.

On prétend qu'au Havre de Grace il y a pour les avaries & frais de décharge, dix pour cent du fret; & qu'à Marseille il y a même douze pour cent.

Cela est bien fort pour ces trois endroits; cependant il n'y auroit rien à dire si les propriétaires des navires de ces ports diminueoient le prix du fret à proportion. Mais quand on voit qu'ils prennent autant de fret que les navires des autres ports où il n'y a pas les mêmes prétendues indemnités à payer, quoique les dépenses soient les mêmes ou à peu près, on ne peut s'empêcher de regarder cet usage comme très-onéreux au commerce, & par conséquent comme injuste & abusif.

Qu'il y soit toléré néanmoins, à la bonne heure, puisque les marchands chargeurs sont censés s'y être soumis en acceptant les connoissemens; mais savoir, si, sous prétexte que des marchands ont chargé dans un navire de Bordeaux, avec soumission de payer les avaries aux us & coutumes de la mer, ils sont obligés de payer les cinq pour cent du prix du fret, que le navire fasse sa décharge à Bordeaux ou dans un autre port, ou s'ils sont quittes en payant les avaries suivant l'usage du port où se fait la décharge?

Cette question s'est présentée tout récemment en ce Siege au sujet du navire

le Fortuné, de Bordeaux, armateurs les sieurs Risteau. Le navire chargé à Saint-Domingue, étoit véritablement destiné pour Bordeaux; mais comme en temps de guerre on aborde où l'on peut, tous les connoissemens portoient *pour Bordeaux ou autre port où se feroit la droite décharge*.

A l'arrivée du navire dans le port de la Rochelle, les armateurs, sans consulter les marchands chargeurs ou leurs correspondans, y firent décharger les marchandises; par conséquent, sans convention formelle pour les cinq pour cent du fret, ne doutant pas, disoient-ils, que le paiement leur en fût fait sans difficulté, à l'exemple de ce qui s'étoit déjà pratiqué pour quatre autres navires Bordelois déchargés de même ailleurs qu'à Bordeaux.

Après la décharge entière, ils demandèrent aux marchands chargeurs, au nombre de plus de quarante, le paiement du fret stipulé, & ils y joignirent les cinq pour cent. Ceux-ci offrirent sur le champ le fret; mais ils refuserent les cinq pour cent, & soutinrent que la décharge s'étant faite dans ce port, ils ne devoient les avaries que conformément à l'usage de ce même port; c'est-à-dire, qu'à raison de quatre sols du cent pesant, &c.

La question se réduisoit donc au point de savoir si les avaries étoient dûes suivant l'usage établi dans le port de la décharge, ou en conformité de celui de Bordeaux, à cause que le navire étoit Bordelois, & qu'il devoit retourner à Bordeaux.

Si, dans les cinq pour cent du fret, les frais de décharge des marchandises étoient compris à Bordeaux, comme à la Rochelle ils le font avec les avaries, il n'y auroit peut-être pas eu de difficulté à décider suivant l'usage de notre port, puisque les armateurs auroient par-là été suffisamment indemnifiés, n'ayant pas eu à payer les mêmes frais que s'ils avoient déchargé à Bordeaux. Mais à Bordeaux, les frais de décharge étant portés en compte aux marchands chargeurs, outre les cinq pour cent du fret, c'est delà que partoît la difficulté, attendu qu'on pouvoit considérer ces cinq pour cent comme un supplément ou accessoire du fret, tout-à-fait indépendant de l'indemnité due pour les frais extraordinaires de décharge.

Pour appuyer cette opposition, on disoit que le navire étant de Bordeaux; & devant naturellement y retourner faire sa décharge, il étoit évident que le capitaine en stipulant les avaries aux us & coutumes de la mer, avoit entendu qu'elles seroient payées suivant l'usage de Bordeaux, à raison de cinq pour cent du fret; non seulement parce qu'il se proposoit d'y conduire son navire en exécution de l'art. 2 des Lettres Patentes de 1717, mais encore parce que sans cela sa stipulation seroit devenue illusoire ou sujette à réduction, le cas arrivant qu'il abordât un autre port, qu'il y fît sa décharge, & que dans ce port il n'y eût rien de réglé à part pour l'indemnité des avaries, ou que la quotité fût au-dessous de cinq pour cent du fret.

On ajoutoit que quoique dans l'origine la quotité des cinq pour cent du fret n'eût été introduite dans l'usage que pour tenir lieu des avaries ordinaires, elle étoit devenue néanmoins dans la suite une partie accessoire du fret, qui, par conséquent, n'en pouvoit plus être séparée; de manière qu'en toute stipulation de fret pour Bordeaux, il étoit entendu que ce fret étoit composé de la somme convenue, & des cinq pour cent de cette même somme.

De la part des défenseurs; on répondoit que ce raisonnement seroit sans réplique si dans les connoissemens la destination du navire eût été précisément

& uniquement pour Bordeaux, parce qu'alors le capitaine auroit été censé stipuler les avaries suivant l'usage particulier de Bordeaux; mais qu'ayant indiqué, pour le lieu de la décharge, Bordeaux ou tout autre port, & par-là ayant prévu que la décharge pourroit se faire dans un autre port que Bordeaux, il devoit être présumé n'avoir stipulé les avaries que conformément à l'usage du port où se feroit la décharge, ou en tout cas que c'étoit sa faute de ne s'être pas mieux expliqué, étant le maître de le faire; c'est-à-dire, de n'avoir pas ajouté que les avaries seroient payées aux us & coutumes de Bordeaux, en quelque port que se fit la décharge.

Ils ajoutoient que leur refus de payer les cinq pour cent du fret, étoit d'autant mieux fondé, qu'en offrant de payer quatre sols du cent pesant, suivant l'usage du port de la Rochelle, ils offroient tout à la fois les avaries & les frais de décharge, puisque tout étoit compris dans ces quatre sols; au moyen de quoi ils exécutoient la clause des avaries autant qu'on pouvoit le faire valoir contr'eux, comme ne devant s'entendre qu'aux us & coutumes du lieu de la décharge; que l'exemple des quatre autres navires Bordelois déchargés ici & ailleurs, dont les marchandises avoient payé outre le fret de cinq pour cent, ne pouvoit tirer à conséquence contr'eux, attendu que cela s'étoit fait par convention précise avant la décharge, & que dans l'espèce il n'y en avoit point eu; qu'ainsi les demandeurs n'avoient pour eux ni titre ni convention verbale pour appuyer une prétention injuste de sa nature, & qui ne pourroit se soutenir qu'autant que les marchands chargeurs se seroient soumis au paiement des cinq pour cent du fret, suivant l'usage de Bordeaux.

Ils disoient encore que si le navire fût allé faire sa décharge au Havre de Grace, les demandeurs n'auroient pas manqué d'abandonner alors l'usage de Bordeaux pour s'en tenir à celui du Havre, comme leur étant plus avantageux; d'où ils concluoient que la clause des avaries devoit naturellement être réglée par l'usage établi dans le port de la décharge. Ils alléguoient enfin que les cinq pour cent du fret ne pouvoient jamais être dûs que dans le cas de la décharge du navire à Bordeaux, que c'étoit beaucoup même qu'on y tolérât un usage aussi injuste, sans une convention formelle; & pour preuve de l'injustice, ils demandoient à quel titre & pourquoi l'armateur prétendoit les cinq pour cent d'un fret exorbitant en temps de guerre sur les mêmes marchandises qui, en temps de paix, ne payoient qu'un fret cinq à six fois moins fort.

Les armateurs demandeurs répliquoient de leur côté que leur capitaine ne pouvoit avoir stipulé les avaries que relativement à l'usage de Bordeaux, puisque le navire étoit destiné pour ce port par préférence à tout autre, & qu'il ne connoissoit pas l'usage des autres ports; qu'il étoit bien plus naturel après tout de se conformer, pour le règlement des avaries en question, à l'usage du port d'où est le navire, & où il doit retourner, qu'à celui des ports où il peut aller fortuitement ou par nécessité faire sa décharge, suivant la permission qui en est accordée en temps de guerre, par dérogation aux Lettres Patentes de 1717, attendu qu'en prenant ce parti, la convention demeurerait fixe, sans être sujette aux variations que la cupidité pourroit occasionner, en préférant pour la décharge un port où l'armateur trouveroit mieux son compte; que si la convention par rapport aux avaries devoit dépendre de l'usage du port où se feroit la décharge, tout armateur de Bordeaux, pour conserver ses cinq pour cent, ne voudroit plus faire décharger son navire ailleurs qu'à Bordeaux, à quoi les

marchands chargeurs ne pourroient s'opposer, quelque préjudice qu'ils en souffrissent; qu'ainsi dans cette occasion les défendeurs, par leur résistance, travailloient contre le bien du commerce, en même temps qu'ils se roidissoient contre une stipulation faite de bonne foi par le capitaine: convention par conséquent qu'il falloit exécuter de même, en quelque lieu que le navire fît sa décharge, d'autant plutôt que par événement les marchands chargeurs ne pouvoient jamais y perdre, & qu'au contraire ils devoient y gagner, au moyen de la plus prompte délivrance qui leur étoit faite de leurs marchandises.

Enfin, que les défendeurs avoient d'autant plus mauvaise grace à disputer les cinq pour cent, qu'au moyen de l'apparition des Anglois sur nos côtes, au mois d'Avril dernier, il avoit fallu faire remonter le navire dans la rivière, où il avoit resté un mois; ce qui avoit causé une augmentation considérable de dépense, dont eux, armateurs, auroient pu demander les deux tiers comme avarie commune, ou du moins les frais de décharge des marchandises, suivant le même usage de Bordeaux, outre & par-dessus les cinq pour cent; mais que par condescendance, & parce que d'ailleurs, au sujet des quatre autres navires Bordelois, il n'avoit été question que des cinq pour cent du fret, ils avoient bien voulu aussi s'en tenir là, dans la vue d'éviter un procès, à quoi néanmoins ils n'avoient pu réussir.

Tels étoient à peu près les moyens allégués de part & d'autre; sur quoi Sentence est intervenue le 19 Juillet 1758, par laquelle les marchands chargeurs, vu leurs offres de payer les avaries & frais de décharge, suivant l'usage de ce port de la Rochelle, ont été renvoyés & déchargés de la demande des cinq pour cent du fret, avec dépens.

Il auroit peut-être été plus régulier de chercher à s'assurer, avant faire droit, des motifs de l'usage de Bordeaux, par rapport aux cinq pour cent du fret; mais on a présumé que ces cinq pour cent du fret qui sont d'usage à Bordeaux, ne sont point proprement une augmentation, un accessoire du fret, & qu'ils n'ont été établis dans le principe que pour indemniser l'armateur des avaries ordinaires outre les frais de décharge des marchandises; d'où l'on a conclu qu'afin que ces cinq pour cent fussent dûs, il falloit que le navire fît sa décharge à Bordeaux, & que s'il la faisoit dans un autre port, c'étoit à l'usage de cet autre port qu'il falloit uniquement se conformer, sans que l'armateur eût rien à dire, puisque la rétribution qui lui étoit accordée dans ce port le dédommageoit pleinement de ses frais extraordinaires.

C'est-là, en effet tout ce qu'il peut prétendre, dans la supposition que les cinq pour cent du fret ne sont point à Bordeaux un accessoire, une condition essentielle & inséparable de la stipulation du fret, mais un simple dédommagement des avaries: à la vérité il trouveroit un dédommagement bien plus ample à Bordeaux qu'à la Rochelle au moyen de cinq pour cent; mais c'est son affaire, si son capitaine n'a pas stipulé expressément dans le connoissement ces cinq pour cent, ou s'il a déchargé à la Rochelle sans convenir avec les marchands chargeurs que les cinq pour cent lui seroient payés comme s'il eût déchargé à Bordeaux.

En un mot, il ne lui faut qu'une indemnité des menues avaries; elle est fixée à la Rochelle, lieu où la décharge s'est faite, il faut donc qu'il s'en contente. Ce parti d'ailleurs est plus uniforme & en même temps plus juste, puisqu'il

qu'il ne s'agit que d'une indemnité, laquelle augmente ou diminue, suivant que la décharge est plus ou moins coûteuse dans un port que dans un autre.

Au fonds, à supposer toujours que les cinq pour cent ne soient pas un accessoire du fret, & qu'ils ne soient accordés à Bordeaux que pour indemniser l'armateur des menues avaries, il est même étonnant que l'usage en soit toléré en temps de guerre, où le fret est quatre fois plus considérable qu'en temps de paix. Cependant qu'on l'y autorise, à la bonne heure, sur les marchandises qui y seront déchargées, mais qu'on ne prétende pas l'étendre aux autres ports qui ont d'autres usages, encore moins au port de la Rochelle, dont l'usage est d'autant plus respectable en cette partie, qu'il est plus conforme au bien du commerce, en tant qu'il diminue les droits à payer par les marchands chargeurs, & qu'il n'accorde aux armateurs que le simple dédommagement qu'ils peuvent légitimement demander.

Il y a apparence, au reste, que la question ne se présentera plus à l'avenir, & que dorénavant les capitaines de Bordeaux auront soin de stipuler dans leurs connoissemens les cinq pour cent du fret ou les avaries aux us & coutumes de Bordeaux, en quelque port que le navire aille faire sa décharge.

Nota. Par rapport au loyer des maîtres d'allèges & autres bâtimens du port employés à charger ou décharger les navires, ou autrement transporter des marchandises, comme leurs salaires ne sont fixés par les réglemens qu'à raison de leur travail & du service de leurs bâtimens, abstraction faite des droits & des frais qu'ils ont à payer plus ou moins suivant les voyages, l'usage est de les rembourser outre la somme à eux attribuée, du coût du congé lorsqu'ils sont dans le cas d'en prendre, & des autres droits & frais, ensemble du loyer des prélats, &c. de manière que leur salaire, tel qu'il est réglé, leur demeure franc & quitte.

ARTICLE X.

EN cas d'abordage de vaisseaux, le dommage sera payé également par les navires qui l'auront fait & souffert, soit en route, en rade ou au port.

LE dommage prévu par cet article, l'a été aussi par les loix Romaines, & par ceux qui ont rédigé par écrit les us & coutumes de la mer; & la décision est par-tout conforme à la disposition de cet article & du suivant, excepté que sur celui-ci, le droit Romain veut que chacun supporte son dommage.

On peut voir à ce sujet la loi *quem ad modum*, 29, §. 2 & 4, ff. *ad legem aquiliam*; l'art. 14 des Jugemens d'Oleron; l'Ordonnance de Wisbuy, art. 26, 50, 67 & 70. Voir aussi ci-après l'art. 3, tit. 8 du liv. 4 des rades; l'article 5 du tit. premier des ports & havres; & l'art. 8, tit. des madragues, qui est le quatrième du liv. 5.

L'exemple rapporté par le Commentateur, d'un maître qui, sachant que son navire est vieux & hors de service, le place sur la route des autres, en vue

de le faire aborder, & par-là d'être autorisé à se faire payer son navire, est emprunté desdits articles des Jugemens d'Oleron & de l'Ordonnance de Wisbuy. Au surplus, il n'est pas fort à craindre, n'étant pas question en ce cas de payer le navire à ce maître ou au propriétaire, mais seulement d'estimer le dommage qu'il a souffert par l'abordage, eu égard à la qualité du navire & à la valeur des parties endommagées, pour joindre cette estimation à celle de l'avarie soufferte par l'autre navire, & le tout être supporté également par les deux navires.

De sorte que dans l'hypothèse il ne s'agira point d'acheter à frais communs un navire pour remplacer le vieux qui étoit comme hors de service, mais seulement de le radoubler si la chose est possible, ou d'estimer son avarie, suivant l'état & la valeur du navire au moment de l'abordage. Or, on comprend que les membres pourris d'un navire ne doivent s'estimer que comme tels, & non comme s'ils étoient bons. *Neque enim, dum in casu hoc, pro media parte quisque contribuere tenetur, ullum inde commodum resultare potest*, dit Kuricke, *ad jus Hanseaticum*, tit. 10, art. 2, fol. 803.

La décision de notre article est pour tout abordage fortuit, & qui n'a pu naturellement être évité, soit en route, en rade ou au port. Les abordages en route sont fort rares; ceux en rade le sont un peu moins; mais au port ils sont assez communs par la quantité de navires qui abordent au quai ou qui le quittent.

Toutes les fois que le dommage, causé par l'abordage, est jugé avarie commune pour les deux navires, on ordonne que les frais de l'instance & de l'estimation du dommage, seront également supportés en commun, à l'effet de quoi ils feront masse avec l'estimation de l'avarie.

Il est entendu que si l'abordage des deux navires cause en même temps du dommage à d'autres navires, & que les maîtres de ceux-ci s'en plaignent, n'y ayant pas de faute de la part des maîtres des deux navires abordés, tout doit passer aussi en avarie commune, qui doit être supportée par tous les navires endommagés, eu égard à leur nombre. Mais si les maîtres de ces autres navires ne se plaignent pas du dommage qu'ils ont reçu par contre coup, il n'y a que les deux navires abordés qui contribuent à l'avarie, sans pouvoir obliger les autres d'entrer en contribution avec eux.

Le dommage sera payé également par les navires. Il y a sur cela deux doutes à former.

Le premier, si ce mot, *également*, doit s'entendre par moitié, ou seulement à raison de la valeur de chaque navire.

Et le second, si le dommage que les marchandises ont souffertes par l'abordage, doit être joint à celui que les deux navires, ou l'un d'eux ont reçu, & dans ce cas, si ce dommage doit être supporté par les deux navires en entier ou par les marchandises conjointement.

Par rapport à la première question, le doute vient de ce que l'art. 67 de l'Ordonnance de Wisbuy, veut que ce soit au *prorata* de la valeur de chaque bâtiment, quoique dans les art. 26, 50 & 70, il décide que ce doit être par moitié. D'ailleurs il est vrai de dire au fonds, que la perte seroit supportée plus également encore par les deux navires, s'ils y contribuoient à proportion de leur valeur.

Cependant l'opinion commune, est que le dommage doit être réparé à com-

muns frais & par moitié, suivant la disposition expresse de l'art. 14 des Jugemens d'Oleron. Il est vrai que Stypmannus, *ad jus maritimum*, *parte 4, cap. 19, n. 44, fol. 382*, dit simplement *æqualiter* comme notre Ordonnance. Il est vrai encore que le droit Hanseatique, chap. 10, art. 1, 2, 3 & 4, se contente de dire que la perte doit être réparée *æquis sortibus, juxta arbitrium virorum bonorum* : mais Kuricke, *fol. 801*, atteste, que, conformément au droit commun, cela veut dire par moitié, & que c'est ainsi que cela se pratique. *Idem*, Vinnius sur Peckius, *in lege 3, ff. ad leg. Rhodiam, fol. 263 & 264*. C'est aussi notre usage, fondé, vraisemblablement, sur ce que cette voie est plus courte que celle d'une estimation de la valeur des deux navires : estimation non seulement embarrassante de sa nature, mais encore sujette à inconvénient par les surprises qu'il seroit aisé de pratiquer.

D'un autre côté, c'étoit le moyen le plus propre à rendre les capitaines ou maîtres de navires extrêmement attentifs à éviter tout abordage, sur-tout ceux des bâtimens foibles & plus susceptibles d'être incommodés par le moindre choc, en leur rendant toujours présente la crainte de supporter la moitié du dommage qu'ils en pourroient recevoir. Et si l'on dit qu'il auroit été plus simple & plus court de laisser pour le compte particulier d'un chacun le dommage qu'il auroit reçu, comme provenant d'un cas fortuit, la réponse est qu'alors les capitaines de gros navires n'auroient plus craint de heurter les bâtimens d'une beaucoup moindre force que les leurs : rien donc de plus juste que la contribution par moitié.

La seconde question est beaucoup plus compliquée, & avec cela les auteurs en petit nombre qui en ont parlé, ne l'ont pas discutée ni examinée de près.

Le même droit Hanseatique, déjà cité, paroît supposer qu'il ne doit pas être question du dommage souffert par les marchandises, soit pour procurer aux propriétaires de ces marchandises l'indemnité de leur perte, soit pour faire contribuer au dommage ceux dont les effets n'ont pas souffert par l'abordage, en ce que l'art. 2 porte, *bona verò mercatoris libera maneant* ; & l'art. 4, *exceptis tamen bonis mercatorum*.

Néanmoins Kuricke, *fol. 803*, dit que si par l'abordage un des navires périt avec les effets dont il étoit chargé, l'autre navire & son chargement doivent contribuer au sol la livre à réparer la perte comme avarie grosse & commune ; ce que Vinnius, *loc. cit. fol. 264*, semble approuver en ces termes : *ac reliquum est ut & merces in contributionem veniant*. C'est aussi ce que l'on trouve décidé dans l'Ordonnance de Wisbuy, art. 26 & 67, & dans l'art. 4 des Jugemens d'Oleron. Mais Cleirac, dans sa note 8 sur cet article, pag. 69, soutient que cela est injuste.

Et en effet, sur quel principe obliger en ce cas les chargeurs des marchandises qui n'ont pas souffert de contribuer au dommage reçu, soit par les autres, soit par les deux navires, puisqu'il s'agit ici simplement d'un cas fortuit, d'une fortune de mer, & que jamais la contribution des marchands chargeurs ne peut avoir lieu que lorsque le dommage a été causé ou souffert pour le salut commun.

Pourquoi, en un mot, ce cas-ci seroit-il différent de celui où les deux navires auroient échoué ou fait naufrage ? Alors, par la règle *sauve qui peut*, ceux qui auroient eu le bonheur de sauver leurs marchandises, ne seroient-ils pas exempts

de contribuer au dommage souffert par les marchandises des autres, & par les navires ?

Il est vrai que notre article dit *le dommage en général*, d'où l'on pourroit inférer que le dommage des marchandises y est censé compris. Mais, outre que cette idée seroit contraire aux principes de la même Ordonnance sur le fait de la contribution, c'est qu'elle ne pourroit non plus compatir avec ces termes du même article, *par les navires*, qui exceptent évidemment les marchandises de la contribution.

Il ne reste donc plus que de savoir si les deux navires doivent supporter entr'eux le dommage que les marchandises ont souffertes, soit dans l'un ou dans l'autre navire, soit dans les deux ensemble. Mais, dans le cas de notre article, qui suppose nécessairement que l'abordage a été fortuit, comme le prouve l'article suivant, qui en est une exception, sur quel principe encore rendre ces deux navires responsables du dommage arrivé aux marchandises ?

Dira-t-on que l'abordage doit être absolument imputé à faute de la part des deux maîtres ? Mais à ce compte, ce qui pourtant est une chimère, puisqu'il y a constamment des abordages inévitables, & qu'ils doivent tous être présumés tels, s'il n'y a preuve contraire, ce seroit donc aux deux maîtres à supporter personnellement, & en leur nom, le dommage causé par l'abordage, non seulement envers les marchands chargeurs, pour raison des marchandises avariées, mais encore envers les propriétaires des deux navires. Cependant l'article ne le dit pas, mais seulement que le dommage sera payé par les deux navires ; & aux termes de l'article suivant, le maître n'est responsable en son nom de l'avarie qu'autant que l'abordage sera arrivé par sa faute.

Hors delà, la perte ne tombe donc que sur les navires ; c'est-à-dire, sur ceux qui en sont les propriétaires ou armateurs : & cela étant, comment, encore un coup, leur faire supporter les avaries des marchandises, l'abordage étant arrivé par cas fortuit, & simple accident ?

Ce ne pourroit être que par la voye de la contribution ; mais alors, après que les avaries entre les deux navires auroient été réglées, en y comprenant celles des marchandises, il faudroit en faire la répartition ensuite entre le propriétaire de chaque navire & les chargeurs, à proportion de leur intérêt respectif ; & jamais cela n'a encore été proposé.

Concluons donc que, dans l'espèce de notre article, on ne doit nullement faire attention aux avaries des marchandises, soit pour y faire contribuer les chargeurs des marchandises non avariées, soit pour les faire supporter par les navires abordés, ou par les maîtres, puisque ce n'est-là qu'un cas fortuit & un accident maritime, qui, par conséquent, ne peut former qu'une avarie simple & particulière, uniquement à la charge de la chose qui l'a soufferte ; & s'il en est autrement du dommage réciproquement reçu par les deux navires, c'est que cela a été ainsi décidé par des raisons de police qui ne peuvent s'appliquer aux avaries des marchandises.

Il ne pourroit y avoir d'exception à cela, que pour le cas, où afin d'éviter la perte des deux navires, le maître de l'un, à la clameur ou requiſition de l'équipage de l'autre, auroit coupé ses cables pour se laisser aller au gré du vent, ou fait quelqu'autre manœuvre, d'où s'en seroit ensuivi l'échouement de ce navire, avec bris & naufrage. Ce seroit alors qu'il y auroit lieu véritablement

à la contribution de la perte, tant de la part des navires que des marchandises de leur chargement, puisque le dommage arrivé au navire & à son chargement, auroit eu pour cause une détermination prise pour le salut commun. *Casa Regis, disc. 20, n. 12, & seq.*

J'ai vu depuis peu une interprétation de cet article, suivant laquelle, quoique l'on convienne que le dommage souffert par les marchandises soit une avarie particulière, non sujette à contribution par conséquent, on y insinue néanmoins qu'il faut en faire état pour joindre le dommage à celui que les deux navires ont souffert, à l'effet d'en faire supporter une moitié au total par l'un des navires, quoique son chargement n'ait du tout point été endommagé, & l'autre moitié par l'autre navire, à supporter en commun entre le propriétaire de ce navire & celui des marchandises avariées.

Mais, demande-t-on ensuite, comment se doit faire la répartition de cette moitié, de la perte générale entre les propriétaires des navires & celle des marchandises ? Et la réponse est, que » l'abordage étant une avarie simple qui » ne peut donner lieu à la contribution relative à la valeur, tant du navire que » des marchandises avariées, chacun doit supporter son propre dommage, ou » du moins ce qui restera à payer, si une partie a déjà été mise sur le compte » de l'autre vaisseau qui n'a pas tant souffert, & qui cependant doit payer la » moitié de la perte totale. »

Cela s'explique par l'exemple que voici :

Le vaisseau A a été endommagé pour la valeur de 40 liv. & ses marchandises n'ont point reçu d'avaries. L'autre navire nommé B a souffert un dommage pour 20 liv. & ses marchandises pour 60 liv. le total de l'avarie est 120 liv. dont 60 liv. seront payées par le vaisseau A pour sa moitié, & les autres 60 liv. seront supportées par le navire B, conjointement avec ses marchandises avariées. Et comme leur dommage respectif va à 80 liv. & qu'ils n'en doivent supporter conjointement que 60 liv. c'est un quart à déduire pour chacun, en sorte que le vaisseau B qui avoit souffert pour 20 liv. de dommage n'en supportera que 15 liv. & que le propriétaire des marchandises avariées n'en supportera que 45 liv. au moyen de la somme de 20 liv. qu'ils ont reçue du maître ou propriétaire du navire A, & qu'ils ont partagée entr'eux par quart & trois quarts.

Au surplus, dans le système de l'Auteur, quoique le navire A supporte dans l'hypothèse une portion des avaries souffertes par les marchandises du navire B, s'il fût arrivé que ces marchandises eussent beaucoup moins souffertes que le navire A, elles ne contribueroient pas pour cela à son dommage; leur propriétaire en seroit quitte pour supporter son propre dommage, parce qu'elles n'ont rien de commun avec ce navire, & ce seroit à l'autre navire à l'indemniser seul de ce qui excéderoit la moitié de la perte totale.

Dans le cas où il y aura des marchandises avariées dans les deux navires, l'Auteur déclare qu'il faudra suivre les mêmes règles.

Certainement il n'y a qu'un homme d'esprit, & d'un esprit accoutumé aux combinaisons & aux précisions métaphysiques, qui ait pu imaginer une interprétation aussi subtile de notre article : mais je demande sur quoi tout cela porte ?

S'il est vrai, comme l'Auteur l'avoue, que ce soit ici une avarie simple qui exclut toute idée de contribution, pourquoi le navire A supporte-t-il une

portion du dommage souffert par les marchandises, tandis même que ces marchandises ne peuvent jamais contribuer au payement des avaries souffertes par ce navire?

Pourquoi aussi, ce qui est encore plus singulier, le navire A supporte-t-il ; dans l'exemple proposé, une portion des avaries reçues par ces marchandises, tandis que le navire B, au lieu d'en supporter le surplus, ni même aucune portion, gagne au contraire 5 liv. en ce que son dommage particulier fixé à 20 liv. est réduit à 15 liv. au moyen des 5 liv. qu'il a reçues du navire A ? Cela ne se conçoit point, & il n'y a rien là au reste qui ne résiste à ce principe vrai, qu'un abordage fortuit ne peut faire que des avaries simples, qui par conséquent sont pour le compte particulier de chacun de ceux qui les ont reçues ; de sorte qu'il en seroit de même absolument de la part des propriétaires des deux navires, conformément au droit Romain, si notre article n'eût pas décidé le contraire en ordonnant que le dommage des deux navires seroit supportée par eux *également*.

Delà il s'ensuit donc qu'il n'y a d'avaries communes qu'entre les deux navires, & que celles des marchandises ne doivent nullement être comptées, puisque ce ne pourroit être que pour les faire supporter tout de même aux deux navires par moitié, à prendre notre article à la lettre qui ne parle que des navires : mais sur quel fondement ne s'agissant que d'un cas fortuit ?

Ne seroit-il pas absurde, en effet, de prétendre qu'un navire qui, n'ayant que son lest ou un mince chargement, aborderoit un vaisseau richement chargé, dont la cargaison se trouveroit extrêmement avariée par cet abordage, dût supporter non seulement la moitié de ses avaries personnelles & de celles de l'autre navire, (comme il est de règle,) mais encore la moitié du dommage arrivé à cette cargaison ; & que l'autre navire, outre la moitié des avaries des deux vaisseaux, fût tenu de payer l'autre moitié du dommage des marchandises, sans que les propriétaires des deux navires pussent s'en défendre autrement qu'en abandonnant leurs navires & le fret ? C'est pourtant ce qu'il faudroit admettre s'il étoit vrai que les avaries des marchandises dussent entrer en ligne de compte.

On ne pourroit, en tout cas, se retirer delà qu'en faisant contribuer la cargaison conjointement avec les deux navires au payement de la totalité du dommage ; & alors il faudroit que ce fût ou par tierces parties, ou proportionnellement au sol la livre : mais aussi alors quel seroit le principe de cette opération ? Que deviendrait au surplus le système de notre Auteur ? Il est donc insoutenable à tous égards.

Concluons donc, encore une fois, que le dommage dont parle notre article, ne peut s'entendre que du dommage arrivé aux deux navires, abstraction faite des marchandises ; c'est-à-dire, sans examiner si les marchandises de part & d'autres ont reçu des avaries ou non, puisque ces avaries ne peuvent être absolument que simples & particulières, uniquement à la charge des propriétaires de ces marchandises.



ARTICLE XI.

SI toutefois l'abordage avoit été fait par la faute de l'un des maîtres, le dommage sera réparé par celui qui l'aura causé.

L'Exception portée par cet article, est toute naturelle, & à plus forte raison, s'il paroïssoit qu'il y eût de la malice de la part d'un des maîtres. Alors le maître coupable, répondroit non seulement du dommage arrivé aux deux navires, mais encore aux effets de leur chargement; & comme le propriétaire est tenu des faits du maître, il ne pourroit se défendre de la réparation de ce dommage qu'en abandonnant son navire & le fret, suivant l'art. 2, tit. 8 du liv. 2 ci-dessus, sauf son recours contre le maître.

Rien n'est plus commun que de voir celui qui se plaint de l'abordage, en rejeter la faute sur sa partie adverse, & celle-ci lui rétorquer l'argument; mais par la difficulté de reconnoître de quel côté est la faute, & de juger même si la faute est de nature à mériter que celui à qui elle est imputée supporte le dommage en entier, il arrive presque toujours que le dommage reçu de part & d'autre est jugé avarie commune: c'est aussi ce qu'approuve Grotius, au rapport de Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 3, cap. 9, n. 11, fol. 312.

Il y auroit vraiment faute de la part du maître si, étant à l'ancre dans le port ou havre, (*secus* en rade) il avoit manqué d'y mettre une hoirin, un bouée ou gaviteau, & alors il seroit tenu du dommage causé par l'ancre; art. 15 des Jugemens d'Oleron; art. 28 & 51 de l'Ordonnance de Wisbuy; & art. 5, tit. premier des ports & havres, *infra*.

Il y auroit aussi faute de la part du maître, si son navire étoit mal amarré: Consulat, chap. 198 & 200; Targa, pag. 341; *jus Hanseaticum*, tit. 10, art. 4.

Il y auroit encore faute de la part du maître qui refuseroit de lever son ancre, étant averti par un autre qu'elle peut lui causer du dommage, suivant la disposition du même article 15 des Jugemens d'Oleron, & de l'article 27 de l'Ordonnance de Wisbuy. On en peut dire autant du cas, où le maître requis de larguer son amarre l'aura refusé. Il faut supposer néanmoins que le maître puisse faire l'un & l'autre sans exposer son navire, autrement il n'y aura rien à lui imputer, & ce sera encore une avarie commune.

De même, si un navire sans qu'il y ait de la faute du maître ou du pilote, se trouve embarrassé dans les cables d'un autre, ou dans des filets de pêcheurs, & qu'il n'y ait pas moyen de le débarrasser autrement qu'en coupant les cables ou les filets. Puffendorf, du droit de la nature & des gens, liv. 2, chap. 6, §. 8.

Quelquefois celui qui a intérêt que son voisin largue son amarre, afin de pouvoir arriver au quai & s'y amarrer, la coupe sur son refus. Cela n'est pas permis, que le refus soit injuste ou fondé, parce que c'est-là une voye de fait qui ne peut être tolérée que dans un cas de nécessité absolue. Il faut en pareille circonstance, & toutes les fois qu'il s'agit de se placer au quai, s'adresser au capitaine de port ou maître de quai, à qui cette police appartient, sous la direction des Officiers de l'Amirauté. C'est à lui à assigner la place à chacun, à

ordonner sur cela la manœuvre qui convient; & en cas de refus, il a droit de couper ou faire couper les amarres, & généralement de faire tout ce qui est nécessaire pour maintenir le bon ordre dans le port. V. *infra* les art. 2 & 7, tit. 2, liv. 4; & pour le temps de former l'action en cas d'abordage, *suprà*, liv. premier, tit. 12, art. 8.

Par l'Ordonnance des rivières de l'année 1415, art. 19 & 20, celui qui descend la rivière, répare le dommage fait à celui qui monte, s'il ne lui a crié *lay gesir lay*; c'est-à-dire, va à terre, à quartier, auquel cas le bateau montant est tenu de se ranger & donner passage; & s'il ne le fait & reçoit dommage, ou s'il en cause, ce sera pour son compte. V. la note 5 sur l'article 15 des Jugemens d'Oleron.

Cet article 15 des Jugemens d'Oleron, est d'une tournure qui engage à le transcrire ici: » *Item*, deux nef, ou plusieurs, sont en un havre & y a peu » d'eau, & s'y affeche l'ancre de l'une desdites nef; lors le maître de l'autre » nef, doit dire à l'autre: *maître, levez votre ancre, car elle est trop près de nous* » & nous pourroit faire dommage; & si ledit maître ne veut point la lever, ni » ses compagnons, alors l'autre maître & ses compagnons qui pourroient pâtir » au dommage, peuvent lever ledit ancre & l'éloigner d'eux; & si les autres » défendent au lever l'ancre, & l'ancre fait dommage, ils sont tenus l'amender » tout au long, &c. »

Il est à observer que toutes les dispositions de notre Ordonnance, sur le fait de l'abordage des navires, regardent aussi-bien les vaisseaux du Roi, que ceux des particuliers; c'est-à-dire, qu'en cas d'abordage d'un vaisseau du Roi avec un navire marchand, l'Amirauté est fondée à en connoître, & qu'à cet égard tout doit être réglé, comme s'il s'agissoit de l'abordage de deux vaisseaux appartenans à des particuliers.

Pour la contribution aux avaries causées par l'abordage, il n'a jamais été révoqué en doute que le Roi ne dût y être soumis comme ses sujets, puisque la raison de la Loi est essentiellement la même, & qu'il est de la justice du Roi, que la Loi l'oblige dans les mêmes cas d'équité naturelle, où elle oblige ses sujets.

Cela est même d'autant plus juste, qu'il n'y a pas d'apparence que le capitaine d'un navire marchand ne fasse pas tout ce qui dépendra de lui pour éviter l'abordage d'un vaisseau du Roi, puisque tout l'y invite; l'intérêt de son armateur, le sort de son voyage, & plus encore la crainte d'être puni sévèrement, s'il étoit reconnu que l'abordage procédât de sa faute. La présomption étant donc de droit que l'abordage a été fortuit ou plutôt inévitable de sa part, la conséquence est nécessaire que le Roi contribue au dommage qui en est résulté.

Quant au droit qu'a l'Amirauté d'en connoître, c'est une suite naturelle de l'attribution qui lui a été faite de toute ancienneté, des causes maritimes & de tout ce qui en dépend, desquelles causes, celles en contribution d'avaries pour abordage sont nécessairement partie comme il résulte tant de cet article & du précédent que l'art. 3, tit. 2 du liv. premier ci-dessus.

C'est donc devant les Juges de l'Amirauté que doivent se pourvoir les propriétaires des navires qui ont souffert des avaries par l'abordage des vaisseaux du Roi; & c'est aussi de cette manière qu'il en a toujours été usé en pareille occasion. A la vérité, les Juges de l'Amirauté ne se sont jamais crus autorisés à prononcer

prononcer aucune condamnation contre le Roi; le respect les en a perpétuellement empêchés. Mais comme Juges de la matiere, ils ont fait l'instruction & les opérations convenables pour constater & faire estimer les avaries souffertes de part & d'autre, après quoi ils ont fixé la somme qui revenoit à celui qui avoit souffert le plus de dommage.

Pour la régularité, ces procédures ont été faites avec un Officier du Roi, nommé par M. l'Intendant de la Marine, ou son représentant; & lorsque le particulier s'est trouvé avoir souffert plus d'avaries que le Roi, ce qui est comme inévitable, à cause que les navires marchands font d'un échantillon trop foible pour soutenir le choc des vaisseaux du Roi, compensation faite des avaries souffertes par le vaisseau du Roi, on a fixé l'excédant qui devoit être remboursé, ou pour moitié au particulier, ou par contribution au sol la livre, dans le cas que le dommage avoit été causé ou procuré pour le salut commun, pour raison duquel remboursement, il lui a été sauvé à se retirer pardevers Sa Majesté, pour la supplier de donner les ordres nécessaires à ce sujet.

Encore une fois, voilà ce qui s'est toujours pratiqué, sans aucune contradiction, jusqu'à la difficulté élevée à l'occasion de l'abordage arrivé au mois d'Avril 1753, entre la Flûte du Roi, *la Chevre*, & le navire *la Couronne*, appartenant aux Srs. Théodore de Lacroix, & Trézahard Bonfils. Les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, firent la procédure usitée en pareil cas; les Srs. de Lacroix & Bonfils ayant pour contradicteurs, outre le Procureur du Roi, M. d'Abadie, Commissaire de la Marine à la Rochelle, nommé à cette fin par M. de Givry, Commissaire-Ordonnateur au port de Rochefort, qui faisoit alors les fonctions d'Intendant. Par l'événement, les avaries souffertes par les Srs. de Lacroix & Bonfils, se trouverent monter fort haut, parce que, pour sauver le vaisseau du Roi, le Capitaine de leur navire avoit été obligé de couper ses cables, d'où s'étoit suivi l'échouement du navire avec bris & naufrage. Cela fit croire que les Officiers de l'Amirauté n'y avoient pas regardé d'assez près dans la fixation qu'ils avoient faite des avaries, & en conséquence il intervint un Arrêt du Conseil le 27 Juillet 1754, qui, en déclarant nulle la procédure faite à l'Amirauté, sous prétexte d'incompétence, renvoya les Srs. de Lacroix & Bonfils devant le Commissaire du Conseil, pour leur être fait droit sur leurs demandes & prétentions.

Il y eut ensuite quelques mouvemens pour faire révoquer cet Arrêt; mais des considérations particulières firent abandonner les poursuites, & l'on ignore quelle sorte de Justice a été rendue aux Srs. de Lacroix & Bonfils.

Il pourra arriver, si quelque nouvelle affaire de cette nature se présente, que l'on se prévaudra de cet Arrêt, pour en ôter la connoissance à l'Amirauté. Cependant sa compétence n'en est pas moins certaine, & il est d'autant plus intéressant pour les particuliers de la lui conserver, que sans cela ils ne pourroient jamais espérer d'obtenir une Justice pleine & entière, telle que le Roi entend qu'elle leur soit rendue.

Au sujet de cette affaire, il fut dressé dans le temps un mémoire qui pourroit avoir son utilité dans la suite : en voici le précis pour ce qui regarde la compétence seulement.

L'incompétence ne peut venir, dans la regle générale, que de la nature de l'affaire, ou de la qualité des parties.

Dans l'espece, il s'agit d'avarie causée par l'abordage de deux vaisseaux, dont l'un a fait naufrage. Or, que cet abordage ait été forcé ou volontaire; inévitable ou arrivé par impéritie, l'action qui en résulte est nécessairement de la compétence de l'Amirauté.

» Connoîtront, les Juges de l'Amirauté » dit l'art. 3, tit. 2, liv. premier de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, » des bris, naufrages & » échouemens, du jet & de la contribution, des avaries & dommages arrivés » aux vaisseaux & marchandises de leur chargement; » l'art. 10 » ajoute, de » tous crimes & délits commis sur mer.

S'il faut quelque chose de plus précis pour les avaries résultantes d'abordage, il n'y a qu'à jeter les yeux sur les art. 10 & 11, tit. 7 du liv. 3, qui regle la maniere de supporter le dommage en pareil cas; & sur l'art. 5, tit. premier du liv. 4, qui, pour prévenir les abordages, oblige les capitaines, dont les navires sont à l'ancre, d'attacher à leurs ancres » des hoirins, bouées ou gaviteaux. »

Cette attribution, au reste, à la Jurisdiction de l'Amirauté, est de toute ancienneté, s'agissant ici d'un fait ou accident maritime, dont, par les plus anciennes Ordonnances, les Juges de l'Amirauté ont eudroit de connoître; & en particulier, la contribution aux avaries avoit été formellement déclarée de leur compétence, par l'Edit du 12 Février 1756, par les Lettres-patentes du 12 Août 1582, & par l'art. 22 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584.

L'affaire dont est question, étant donc de sa nature de la compétence de l'Amirauté, il ne reste plus que de savoir s'il y a une exception à faire à raison de la qualité des parties.

Le doute ne peut être formé par rapport aux Srs. de Lacroix & Bonfils, non seulement parce qu'ils sont négocians & armateurs du navire, pour raison duquel ils sont demandeurs en payement ou contributions d'avaries, mais encore parce qu'aux termes de l'art. premier du tit. 2, déjà cité, il suffit qu'une affaire soit de sa nature de la compétence des Juges de l'Amirauté, pour qu'ils aient droit d'en connoître, entre quelques personnes que ce soit, même privilégiées, tant en demandant qu'en défendant.

La difficulté ne peut donc venir que de cette circonstance; que la demande en contribution d'avaries, regarde & intéresse le Roi: mais Sa Majesté n'entend-elle plus rendre justice à ses sujets? Et si ce soupçon ne pourroit être formé sans crime, les Srs. de Lacroix & Bonfils pouvoient-ils se pourvoir ailleurs que pardevant les Officiers de l'Amirauté, leurs Juges naturels, & les seuls établis pour connoître de ces sortes de matieres, sans distinguer si le Roi y a intérêt ou non, n'y ayant point de Tribunal érigé séparément pour juger les causes qui pourront concerner Sa Majesté en pareille occurrence?

Il falloit, dit-on, se pourvoir pardevant l'Intendant de la Marine à Rochefort. Mais quel est son titre pour connoître de pareilles affaires? Il n'a pas de Jurisdiction contentieuse, civile; il n'est pas même Intendant de Justice; & ici il s'agit de procédures à faire en regle, de nommer des experts, de prendre leur serment, & de recevoir l'affirmation de leur rapport, toutes opérations dépendantes de l'ordre judiciaire, & étrangères aux Intendans de Marine.

Opposeroit-on qu'il y a une sorte d'indécence, à ce qu'une cause qui intéresse le Roi, soit traitée dans une Jurisdiction sujette à appel? La réponse est :

1°. Que devant le Roi, tous ses sujets étant égaux, il en est de même de ses Officiers de Justice; ceux d'un degré plus éminent n'ayant droit de connoître des affaires qui le regardent, qu'autant qu'il leur en a donné le pouvoir. Il n'y a donc pas d'indécence de la part des Juges Royaux, inférieurs à connoître de ces sortes d'affaires, si le Roi leur en a conféré le pouvoir. Or il l'a donné en cas pareil à celui dont il s'agit, aux Officiers de l'Amirauté, puisque n'ayant pas établi d'autre Tribunal pour en connoître; il y a nécessité de se pourvoir devant eux, comme seuls Juges de la matiere en premiere instance.

2°. Le Roi n'a pas trouvé indécet que les prises faites par ses vaisseaux fussent soumises aux déclarations à faire par ses capitaines ou leurs représentants dans la Jurisdiction de l'Amirauté, & à l'instruction de la procédure à faire aussi à cet égard par les Officiers de cette Jurisdiction : pourquoi en seroit-il autrement en fait d'avarie par l'abordage sous prétexte que le Roi y a intérêt?

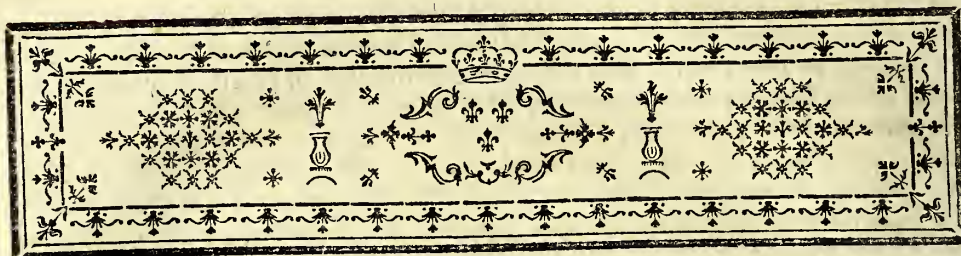
3°. En cas d'échouement ou naufrage de navires ennemis sur les côtes du Royaume, quoique la confiscation de ces navires & de leur chargement soit déclarée appartenir au Roi seul, l'instruction à faire à ce sujet, n'en appartient pas moins aux Officiers de l'Amirauté. Il ne suffit donc pas que le Roi ait intérêt à une affaire pour que l'Amirauté n'en puisse pas connoître.

Une circonstance intéressante, qui n'étoit pas oubliée dans ce mémoire, c'est que les Officiers de l'Amirauté, quoiqu'ils ne doutassent pas de leur compétence, avoient différé de recevoir la requête des Srs. de Lacroix & Bonfils, jusqu'à ce qu'ils fussent si M. de Givry, faisant les fonctions d'Intendant de la Marine à Rochefort, le trouveroit bon. Par respect pour sa Majesté, ils avoient cru devoir user de cette précaution; de sorte qu'ils ne prissent connoissance de l'affaire qu'après que M. de Givry eût répondu « que le Roi en pareil cas étoit, » vis-à-vis de ses sujets, un particulier aussi soumis aux décisions de l'Ordonnance de 1681, que le dernier des négocians; que cela devoit suffire pour » lever les doutes des Officiers de l'Amirauté, & les déterminer à aller en avant; » qu'il falloit nécessairement le Jugement de l'Amirauté pour la décharge à la » Chambre des Comptes: » c'étoit parler en Officier instruit des regles.

Le reste du mémoire étoit employé à justifier les opérations & la décision des Officiers de l'Amirauté au fonds; ils n'avoient pas au reste passé les bornes de l'instruction; & enfin ils avoient pour eux l'exemple assez récent de l'échouement du navire *le Barentin*, que le Roi avoit pris à son service.

La conclusion du mémoire étoit que l'Arrêt du Conseil devoit être retiré, non seulement parce que les Officiers de l'Amirauté n'avoient fait que ce qu'ils avoient été autorisés à faire, mais encore parce qu'en laissant subsister l'Arrêt, il en résulteroit des conséquences extrêmement dangereuses.





TITRE VIII.

DU JET ET DE LA CONTRIBUTION.



DANS le précédent titre, les avaries ont été caractérisées, en distinguant les simples & particulières, de celles qui sont grosses ou communes. Dans celui-ci, il est question de la manière dont se doit faire la contribution aux avaries communes.

Suivant l'intitulé du présent titre, tout jet seroit sujet à contribution ; cependant, les articles 12, 13 & 18, prouvent qu'il peut y avoir jet sans contribution, comme il peut y avoir contribution sans jet.

ARTICLE PREMIER.

SI par tempête, ou par chasse d'ennemis ou de pirates, le maître se croit obligé de jeter en mer partie de son chargement, de couper ou forcer ses mâts, ou d'abandonner ses ancres, il en prendra l'avis des marchands & des principaux de l'équipage.

CET article est incomparablement plus régulier que les art. 8 & 9 des Jugemens d'Oleron, & les art. 20, 21 & 38 de l'Ordonnance de Wisbuy, qui se contentent que le tiers de l'équipage donne son consentement au jet que veut faire le maître, & à ce qu'il coupe ses mâts, &c.

Le bon sens veut, en effet, qu'en pareil cas ce soit l'avis du plus grand nombre qui décide & fasse loi ; cependant il ne faut compter que ceux qui sont en état de délibérer en pareilles circonstances, & c'est pour cela que notre article dit, *principaux de l'équipage*, ce qui exclut les mousses & les novices, mais non les anciens matelots, quoiqu'ils ne soient pas officiers marins.

Il est juste aussi de prendre l'avis des marchands chargeurs ou passagers ; comme ayant autant d'intérêt à la chose que les gens de l'équipage. *Idem*, Quintin Weytsen, Traité des avaries, pag. 32 ; & cela est d'autant plus juste, si, comme il arrive souvent, ces marchands ou passagers sont au fait de la navigation, ou y ont acquis quelque expérience.

Le cas de la chasse des ennemis ou des pirates, est joint ici à celui de la

tempête ou des vents forcés, parce que le danger d'être pris, fait naturellement autant d'impression sur les esprits que celui du naufrage. *Idem*, art. 21, chap. 5 du Guidon.

De maniere ou d'autre, c'est donc une avarie grosse & commune aux termes de cet article; de même, si, pour éviter la prise, le maître force de voiles, & que les mâts se rompent : Sentence conforme de Marseille du 10 Mars 1751. V. *suprà*, art. 6 du tit. précédent.

ARTICLE II.

S'IL y a diversité d'avis, celui du maître & de l'équipage sera suivi.

NON seulement l'avis du maître & de l'équipage doit être préféré à celui des marchands chargeurs ou passagers, (Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 7, n. 3, fol. 204) même quand ceux-ci seroient en plus grand nombre; mais encore en cas de partage entre les marchands ou passagers & les gens de l'équipage, le sentiment du maître doit l'emporter par droit de prépondérance, tant à raison de son titre de chef du navire, qu'à cause que par ce titre même il est censé avoir plus d'expérience, ou connoître mieux son navire qu'aucun autre.

ARTICLE III.

Les ustensiles du vaisseau, & autres choses les moins nécessaires, les plus pesantes & de moindre prix, seront jettées les premières, & ensuite les marchandises du premier pont; le tout néanmoins au choix du capitaine, & par l'avis de l'équipage.

LA disposition de cet article est tirée en partie de l'article 34, chap. 5 du Guidon, de même que les notes du Commentateur. *Idem*, Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 7, n. 4, fol. 205. Vinnius in *Peckium*, leg. 2, ff. ad leg. Rhodiam, not. A, fol. 195; & Casa Regis, disc. 45, n. 29.

Les marchandises du premier pont. Le Guidon dit, marchandises d'entre deux tillacs, ce qui revient au même; & c'est ainsi qu'il faut entendre ces mots de l'art. 38 des loix Rhodiennes : *mercator primus jacito, atque ita nautæ rem ad-grediuntor*.

Au choix du capitaine, & par l'avis de l'équipage. Non pas pour régler le jet despotiquement, mais avec prudence, en se conformant à l'esprit du présent article, autant que le danger où l'on se trouve peut le permettre. Autrement, & si le capitaine en usoit avec malice ou affectation, il seroit repréhensible, tenu des dommages & intérêts. Vinnius, *ibid*. Kuricke, sur l'art. 4, tit. 8 du droit Hanseatique, fol. 777, & quest. 32, fol. 896. Van-Leewen, sur le Traité des avaries de Quintin Weytsen, n. 20.

ARTICLE IV.

L'Ecrivain ou celui qui en fera la fonction, écrira sur son registre, le plutôt qu'il lui sera possible, la délibération, la fera signer à ceux qui auront opiné, sinon fera mention de la raison pour laquelle ils n'auront pas signé; & tiendra mémoire autant que faire se pourra des choses jettées & endommagées.

VOYEZ la note 12 sur le huitième article des Jugemens d'Oleron.

Dans nos navires marchands, il n'y a point d'écrivain, ni personne qui en tienne lieu; à moins, comme il a été observé sur l'art. premier, titre 3, liv. 2, qu'on n'entende sous ce nom le second capitaine ou lieutenant, qui tient ce qu'on appelle le livre de bord, où il fait mention de l'entrée & de la sortie des marchandises.

En cas de jet, on tient une note des choses jettées; & aussi-tôt que le péril est passé, le capitaine dresse un procès-verbal avec son équipage, contenant la résolution prise pour le jet, & l'énumération des choses jettées, lequel procès-verbal il signe & fait signer aux principaux de l'équipage; ce qui toutefois ne dispense nullement de la déclaration à faire au Greffe de l'Amirauté, aux termes de l'article suivant.

On doit faire mention tout de même, autant qu'il se peut, des choses endommagées par le jet, ou à l'occasion du jet (ce qui s'entend du navire aussi bien que des marchandises, comme il a été observé sur l'article 6 du tit. précédent,) parce que ce dommage fait essentiellement partie de la perte qui est à supporter en commun; sauf à faire contribuer à la perte générale, ces mêmes choses endommagées, jusqu'à concurrence de leur valeur.

ARTICLE V.

AU premier port où le navire abordera, le maître déclarera par-devant le Juge de l'Amirauté, s'il y en a, sinon devant le Juge ordinaire, la cause pour laquelle il aura fait le jet, coupé ou forcé ses mâts, ou abandonné ses ancres; & si c'est en pays étranger qu'il aborde, il fera sa déclaration devant le Consul de la Nation Française.

LA déclaration ordonnée par cet article, est de nécessité quoiqu'il eût été dressé à bord un procès-verbal concernant le jet: cette déclaration, au reste, doit être attestée, non par deux hommes de l'équipage seulement, comme il se pratique pour les rapports ordinaires au retour du voyage, ou en cas de relâche, mais par la plus grande partie de l'équipage; sans quoi elle ne feroit pas foi, attendu l'importance de l'objet.

Au premier port, & cela pour éviter les fraudes que pourroient faire le

capitaine & l'équipage en mettant à terre secrètement des effets à eux appartenans, ou à des personnes qu'ils voudroient favoriser, pour avoir occasion de dire ensuite que ces effets auroient fait partie du jet. C'est pourquoi encore cette déclaration doit être faite aussi-tôt l'arrivée au premier port, & au plus tard dans les vingt-quatre heures, temps prescrit en général pour tous les rapports; ce qui, à plus forte raison, doit vigoureusement avoir lieu en pareille occurrence.

Le Juge ordinaire. Je pense, avec le Commentateur, que cela s'entend du Juge subalterne, comme du Juge Royal; mais je ne crois point avec lui qu'il y ait obligation de réitérer la déclaration devant le Juge de l'Amirauté, parce que l'Ordonnance ne le dit point. Ce qu'il y a seulement, c'est que le maître faisant son grand rapport devant le Juge de l'Amirauté du lieu où se fait la décharge & le désarmement de son navire, doit y faire mention de la déclaration par lui faite touchant le jet, & en représenter une expédition, pour demeurer en dépôt au Greffe de l'Amirauté, avec le procès-verbal qu'il aura fait à bord, ou du moins pour que ces pieces soient visées dans le rapport, & paraphées par le Juge *ne varietur*.

Le Consul de la Nation Françoisse. *Idem*, art. 27, tit. 9, liv. premier, *suprà*. La déclaration se fait au Greffe de la Chancellerie en présence de deux témoins, *ibid.* art. 25; & le Consulat venant à vaquer, c'est devant le plus ancien des députés de la nation en exercice, comme étant autorisé à faire les fonctions de Consul, art. 2 du même titre.

ARTICLE VI.

L'ÉTAT des pertes & dommages sera fait à la diligence du maître dans le lieu de la décharge du bâtiment; & les marchandises jettées & sauvées, seront estimées suivant le prix courant dans le même lieu.

NON seulement, aux termes de la loi 2, ff. de lege Rhodia, c'est au maître à faire faire l'état des pertes & dommages causés par le jet, mais encore ceux qui ont intérêt que la contribution soit payée exactement, peuvent enjoindre au maître de retenir les effets restés dans le navire, jusqu'à ce que ceux à qui ils appartiennent, aient satisfait à la contribution. Et c'est sans doute dans la supposition qu'on ait manqué de lui faire cette injonction, que le §. *si quis* 6, déclare que si quelqu'un des contribuables est insolvable, le maître ne répondra point de cet événement: *nec enim*, est-il dit, *fortunas cuiusque nauta excutere debet*.

Quoiqu'il en soit, par l'art. 21 ci-après, nous voyons bien que le maître, en cas de refus de quelques-uns des contribuables, est autorisé à retenir leurs marchandises, même à les faire vendre par autorité de Justice, jusqu'à concurrence de leur part dans la contribution; mais cette obligation ne lui est imposée nulle part. Ainsi, à moins d'une saisie entre ses mains de la part de ceux qui ont le principal intérêt au recouvrement de la contribution, si ceux à qui

il aura laissé enlever leurs marchandises, deviennent insolvables, il n'en sera nullement responsable. Voyez Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 8, n. 12, fol. 223.

A la diligence du maître. Ce n'est donc point à lui à dresser l'état des pertes & dommages, & à régler la contribution d'un chacun. Il est seulement obligé de faire ses diligences pour y parvenir dans l'absence du propriétaire ou armateur du navire; car si le propriétaire est présent, ce soin le regarde directement.

Au surplus, la contribution doit être réglée avec les parties intéressées, qu'elle soit judiciaire ou extrajudiciaire, sans quoi elle n'obligeroit que ceux qui y auroient acquiescé : Sentence de Marseille du 30 Janvier 1750.

Dans le lieu de la décharge du bâtiment. Que ce soit le port de la destination, ou tout autre où il y aura eu nécessité de faire le déchargement du navire, ce qui ne peut arriver toutefois qu'au cas que le navire n'ait pu être radoubé pour continuer sa route, & qu'en même temps il ne se soit pas trouvé d'autre bâtiment pour porter les marchandises à leur destination, art. 11, 21 & 22 du tit. du fret ou nolis.

Les marchandises jettées & sauvées. L'estimation des unes & des autres doit être faite; savoir, de celles qui ont été jettées, pour connoître par-là quelle est la perte que ceux à qui elles appartenoient ont souffertes, & de celles qui sont sauvées, pour savoir, d'un côté, de combien elles ont été endommagées par le jet, & d'un autre côté, pour connoître leur valeur entière; pour laquelle valeur elles doivent contribuer, tant à la perte que le jet leur a causée, qu'à celle des marchandises jettées.

Suivant le prix courant dans le même lieu. Idem, l'art. 20, titre du fret ou nolis, au sujet de la contribution pour le rachat, & cela à perte ou à profit, sans avoir égard au prix qu'elles ont coûté. Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 8, num. 8, fol. 216. Ce qui est conforme à ladite loi 2, ff. de leg. Rhodia, §. portio 4, & à la loi 4, §. 2, non quanti emptæ sine, sed quanti venire possunt. Cette loi 2 paroît néanmoins distinguer, & il semble qu'elle veut qu'on ne les compte que sur le pied de leur achat; mais notre Ordonnance est plus juste. Au reste, l'estimation est la même, lorsque le maître, au lieu de prendre de l'argent à la grosse durant le voyage pour les nécessités du navire, vend des marchandises, art. 14, tit. du fret ou nolis.

En ce qui concerne les marchandises sauvées & non endommagées par le jet, non seulement le prix courant qu'elles se vendent dans le lieu de la décharge du navire sert à en régler l'estimation, mais encore à fixer la valeur de celles de la même qualité qui ont été jettées.

Pour ce qui est de celles qui ont été endommagées par le jet, comme si, dans le trouble du jet, des barriques ont été défoncées ou crévées, & que par-là la liqueur qu'elles contenoient se soit gâtée, ou qu'en se perdant elle ait altéré d'autres marchandises, &c. Domat, loix civiles, liv. 2, tit. 9, sect. 2, n. 18, fol. 187; Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 8, n. 13, fol. 222; Casa Regis, disc. 46, n. 13. Le prix courant des autres de même qualité, sert tout de même à fixer la valeur qu'elles auroient eue, si elles n'en eussent pas reçu de dommage; après quoi on fait attention au prix qu'elles sont réellement vendues, &, en comparant ce prix avec la valeur qu'elles auroient eue sans le

le dommage, on trouve la somme pour laquelle celui à qui elles appartenoient est en droit de demander raison par contribution ; dans laquelle contribution il entre lui-même pour toute la valeur qu'auroient eu ses marchandises, sans le dommage, non pas seulement eu égard à leur valeur actuelle ; attendu que sans cela il ne supporteroit pas comme les autres la juste portion de sa perte. Loccenius, *ibid.* Par exemple, si les marchandises n'eussent pas été endommagées, elles auroient été vendues 6000 liv. elles ne l'ont été que 4000 liv. c'est donc 2000 liv. qui lui reviennent pour le dommage qu'il a souffert. Mais, sous prétexte qu'il ne sauve que 4000 liv. il ne faut pas dire qu'il ne doit contribuer que pour cette somme avec les autres, tant à sa perte de 2000 liv. qu'à toutes les autres pertes ; il doit nécessairement contribuer pour les 6000 liv. sans quoi il n'y auroit pas d'égalité dans la contribution, & sa condition seroit plus avantageuse que si ses marchandises n'eussent souffert ~~et~~ aucun dommage.

Par rapport au navire ; s'il a souffert par le jet, il convient d'estimer cette perte : ce qui ne peut se faire que par experts ; & le prix de cette estimation se joint à la masse générale des pertes, dans lesquelles le propriétaire entre aussi, & en supporte sa portion conformément à l'art. suivant.

En fait de prêt à la grosse & d'assurance, on ne fait point d'attention à la valeur des effets au temps de leur perte ; mais seulement à ce qu'ils valoient au temps de leur chargement : parce que ce n'est que jusqu'à concurrence de cette valeur que le prêteur à la grosse aventure & l'assureur ont voulu courir les risques. Aussi le profit maritime & la prime d'assurance n'ont-ils lieu que sur le même pied.

S'il en est autrement en matière d'avaries communes & de jet ; c'est-à-dire ; si l'on se règle précisément sur la valeur qu'auroient eu les choses jettées ou avariées au lieu de la décharge du navire, si elles eussent été conservées sans dommage, c'est par un principe d'équité & de justice qu'il est aisé de concevoir.

Seroit-il juste en effet que ceux dont les marchandises ont été sauvées & exemptes de dommage, profitassent de leur bonne fortune aux dépens des autres dont les effets ont été sacrifiés pour sauver les leurs ? Voilà le principe de la contribution, d'où il s'ensuit qu'il faut la faire de manière qu'on fasse bon à ceux dont les marchandises ont été sacrifiées pour le salut commun, de la valeur qu'elles auroient eue au lieu de la décharge du navire, si le sort du jet fût tombé sur d'autres plutôt que sur eux. Domat, Loix civiles, liv. 2, tit. 9, sect. 2, n. 6, fol. 185, 186.

Sans cela, l'égalité qui doit essentiellement régner entre tous ceux qui se sont trouvés dans le danger de tout perdre, & dont les uns n'ont sauvé leurs effets que parce que les autres ont sacrifiés les leurs, seroit trop considérablement blessée ; & c'est ce que la justice ne sauroit souffrir.

Toutefois, s'il étoit prouvé que les effets, avant leur jet, eussent déjà été avariés, il faudroit naturellement déduire l'évaluation de ce dommage à dire d'experts, sur la valeur qu'auroient pu avoir ces mêmes effets s'ils fussent arrivés à bon port, comme les autres non-endommagés ; & par-là toute justice sera encore gardée.

Mais toujours, en aucun cas, il ne s'agit du tout point d'examiner le prix de l'achat, soit pour autoriser celui dont les marchandises ont été jettées, à

demander le prix qu'elles lui ont coûté, sans égard à celui de la vente qui en auroit pu être faite ; soit pour être en droit de lui offrir le même prix de l'achat & de l'en faire contenter, quoique ses marchandises eussent été vendues un plus haut prix

Il est vrai que c'est dans ce cas précisément que les interpretes du droit posent pour maxime que *in jacta non habetur ratio lucri sed tantum damni*, & que c'est dans ce goût qu'est rédigé l'art. 27, chap. 5 du Guidon. Mais, outre qu'au fonds ce n'est rien faire gagner à celui dont les effets ont été jettés ; mais seulement lui accorder une juste indemnité, en estimant ses marchandises ce qu'elles auroient été vendues au lieu de la décharge du navire ; c'est qu'encore une fois il n'y auroit pas d'égalité sans cela.

Suivant l'Auteur des notes sur l'art. 8 des Jugemens d'Oleron, n. 14, dans la mer du Levant on distingue, si le jet a été fait avant la moitié du voyage ou depuis. Au premier cas, on se règle sur le prix de l'achat ; au second, sur celui que la marchandise auroit été vendue. Quintin Weytsen, a suivi aussi cette doctrine dans son Traité des avaries, pag. 12 & 13 ; mais la décision de notre article est plus unie, & tout à la fois plus juridique & plus équitable. Au surplus, ledit art. 8 des Jugemens d'Oleron y est conforme, de même que le vingtième de l'Ordonnance de Wisbuy. *Idem* Stracha, de *affec. gloss.* 6, n. 2 & 3. Casa Regis, *disc.* 1, n. 134 & *seq.* Jus *Hanseaticum*, tit. 8, art. 1, & *ibid.* Kuricke, fol. 770.

Il est entendu néanmoins que, sur cette estimation, le fret doit être déduit en entier, puisque l'on considère les marchandises comme si elles fussent arrivées à bon port. Art. 39 de la même Ordonnance de Wisbuy. *Suprà*, art. 13, tit. du fret ou nolis. Loccenius, de *jure maritimo*, lib. 2, cap. 8, n. 8, fol. 217. Quintin Weytsen, Traité des avaries, pag. 30.

ARTICLE VII.

LA répartition pour le paiement des pertes & dommages, sera faite sur les effets sauvés & jettés, & sur moitié du navire & du fret, au marc la livre de leur valeur.

LA maniere dont le propriétaire ou le maître du navire doit contribuer de son côté au paiement des effets jettés, & en général au paiement des avaries grosses & communes, est réglée par cet article.

Par la loi 2, §. 2, ff. de *lege Rhodia*, il paroît bien que le maître du navire doit contribuer pour sa portion ; mais il n'y est parlé que du navire, & nullement du fret.

Le huitième article des Jugemens d'Oleron porte, que le maître contribuera pour tout son navire ou pour tout son fret à son choix. *Idem* l'art. 21, chap. 5 du Guidon.

L'art. 40 de l'Ordonnance de Wisbuy dit au contraire, que ce sera au choix des marchands ; & ajoute que si le maître estime son navire un trop bas prix, il sera permis au marchand de retenir le navire pour lui, à ce prix.

Notre article en prenant le milieu, veut que le navire & le fret contribuent tout à la fois; mais pour la moitié de leur valeur seulement.

La raison de la contribution des deux objets, est que tous deux ont été sauvés par le jet, ou sont intéressés dans l'avarie commune: & la raison pourquoi ils ne contribuent chacun que pour moitié, est qu'ils ne sont pas indépendans l'un de l'autre, & qu'en user autrement ce seroit donner occasion à la surprise ou à la lésion de part & d'autre.

En effet s'il étoit permis au maître de ne mettre que le fret en contribution, il ne manqueroit pas de prendre ce parti toutes les fois que ce fret seroit moins considérable que le navire; & *vice versa*, si le choix étoit déferé aux marchands chargeurs, ils rejetteroient alors le fret pour demander la contribution de tout le navire.

Il étoit donc juste, par une regle simple & unique, de ne faire contribuer ces deux objets ensemble que pour moitié; car enfin s'il y a un fret, c'est aux dépens du propriétaire ou du maître, tant à raison des vituailles consommées & des loyers des matelots, que de la diminution que souffre nécessairement le navire dans sa valeur durant le voyage, par le dépérissement inévitable de son corps & de ses agrêts & apparaux; à quoi il faut joindre l'intérêt de toute la dépense de la mise hors. Ainsi nulle apparence de faire contribuer le fret pour le tout, & le navire en même temps aussi pour le tout, puisque le fret ne fait que le remplacement de ce que le navire est censé avoir perdu de sa valeur pour le gagner.

Encore une fois rien de plus juste que cette contribution des deux objets réunis, pour moitié seulement; aussi selon Weytsen, Traité des avaries, pag. 31, cette maniere de faire la contribution a-t-elle été adoptée en divers pays. Casa Regis, *disc.* 45, n. 9 & 10.

Delà il s'ensuit pour opérer convenablement, que le fret doit être compté en entier au profit du navire, pour toutes les marchandises indistinctement, tant de celles qui ont été jettées, art. 13, *suprà*, tit. du fret ou nolis, que de celles qui ont été sauvées. Et en cela au reste il n'est point fait d'injustice à ceux dont les marchandises ont été jettées, puisqu'on leur fait valoir leurs effets tout ce qu'ils auroient valu s'ils fussent arrivés à bon port; au moyen de quoi leur condition est la même que celle des marchands chargeurs dont les effets ont été sauvés. C'est donc de ce fret général que la contribution se fera pour moitié.

Par rapport au navire, s'il y a une police d'assurance dans laquelle le navire ait été estimé, cette estimation servira de regle, sinon il s'agira d'en faire faire l'évaluation eu égard au temps du départ; & de maniere ou d'autre la contribution n'aura lieu non plus en cette partie que pour moitié; l'autre moitié censée absorbée par le dépérissement naturel du navire durant le voyage, étant ainsi réputée remplacée par la moitié du fret qui doit être jointe à la moitié de l'estimation du navire, pour former la totalité de la somme pour laquelle le propriétaire ou le maître du navire doit souffrir la contribution.

Si le navire a souffert du dommage par le jet, il s'agira alors de faire faire l'estimation de ce dommage; mais cela n'apportera de changement dans l'opération que pour grossir d'autant l'état général des pertes sujettes à répartition.

Par exemple. Le fret est de 12000 liv. la moitié sujette à contribution est de 6000 liv. & cette somme sera invariablement contribuable.

Le navire a été estimé au départ 30000 liv. la contribution en cette partie est donc de 15000 liv. Si le navire n'avoit point souffert de dommage par le jet, il ne seroit pas question d'autre chose à cet égard.

Mais le dommage qu'il a reçu par le jet de ses canons, de sa chaloupe & autres ustensiles, ou autrement, a été estimé 2000 liv. c'est par conséquent, autant à ajouter à la masse des pertes; à l'effet de lui faire trouver l'indemnité de cette somme de 2000 liv. par une juste répartition.

On pourroit dire à la vérité que de cette somme de 2000 liv. il y a celle de 1000 liv. à supporter par la moitié non contribuable du navire, & 1000 liv. à ajouter au profit du même navire à l'état général des pertes; au moyen de quoi la contribution pour la moitié du navire seroit bien de 15000 liv. laquelle somme étant jointe à celle de 6000 liv. pour la moitié du fret, ce seroit en tout pour la moitié du navire & du fret 21000 liv. à faire entrer en contribution avec ceux dont les marchandises ont été sauvées, le tout au marc la liv. (ou au sol la livre; car ce sont des termes synonymes) par laquelle opération le propriétaire du navire, à sa portion près qu'il confondroit en lui-même, trouveroit la somme de 1000 liv. faisant la moitié du dommage que le jet a causé à son navire.

Mais cette manière d'opérer seroit vicieuse. Il n'y a pas d'apparence en effet de réduire à moitié la perte qu'il a soufferte, en lui faisant confondre en lui-même l'autre moitié, sous prétexte que le navire ne paroît contribuer que pour la moitié de sa valeur. Dès qu'on le fait contribuer en même temps pour la moitié du fret, c'est tout comme s'il rapportoit la valeur entière du navire; attendu que cette moitié du fret représente l'autre moitié de la valeur du même navire. Ainsi dans l'hypothèse, en contribuant pour la moitié du navire & du fret, montant en tout à 21000 liv. il faut nécessairement lui passer dans la répartition la somme entière de 2000 liv. à laquelle le dommage reçu par son navire a été estimé.

Notre article porte que la répartition des pertes & dommages se fera sur les effets sauvés & jettés, & sur la moitié du navire & du fret.

Pour ce qui concerne la moitié du navire & du fret, les explications qu'on vient de donner doivent suffire. A l'égard des effets sauvés & jettés, il faut entendre cela distributivement & cumulativement tout ensemble. Distributivement par rapport aux effets jettés, pour en rejeter la perte, tant sur les effets sauvés, que sur la moitié du navire & du fret; & cumulativement, tant les effets jettés, que les effets sauvés, pour les faire contribuer tous au paiement du dommage conjointement avec la moitié du navire & du fret: de manière toutefois que si les effets sauvés ont été endommagés par le jet, l'estimation de leur dommage servira à grossir l'état général des pertes; mais sans diminuer d'autant la somme pour laquelle ils doivent contribuer: parce qu'en pareille occurrence on doit opérer comme si tout étoit existant, sans qu'il y eût aucuns effets perdus.

Et comme les effets, tant jettés que sauvés, doivent également le fret, pour la moitié duquel le maître entre en contribution, il est naturel de déduire le fret sur toutes les parties de marchandises sujettes à contribution; puisque ce fret a grossi d'autant le prix des marchandises à la vente, & que sans cela le fret tomberoit en pure perte aux marchands chargeurs.

Cela doit avoir lieu au reste, non seulement à l'égard des marchandises non-avariées, ou de celles qui ont été endommagées par le jet; mais encore de celles qui ont été avariées autrement, avant ou après le jet, comme si durant l'effort de la tempête, l'eau ayant pénétré par les sabords, ou par quelque autre endroit, a gâté des marchandises.

Car, quoique ce dommage, qui n'a pas été souffert pour le salut commun, ne puisse former qu'une avarie simple & particuliere, suivant l'art. 22, chap. 5 du Guidon, & quoique l'avarie que souffre la chose en particulier n'empêche pas que le fret n'en soit payé en entier, & sans aucune diminution, aux termes de l'article 25 *suprà*, tit. du fret ou nolis; il ne s'ensuit nullement de-là que, pour régler la contribution, il ne faille pas déduire tout de même le fret à celui dont les marchandises ont été avariées, il n'importe comment, en ce cas de contribution. C'est bien assez qu'il supporte seul l'avarie qu'il a soufferte, sans lui faire mettre en contribution plus qu'il ne retire de ses marchandises. *Alioquin duplici onere gravaretur*, dit Casa Regis, *disc. 46, n. 15*:

Le motif de la contribution est qu'il seroit injuste que ceux dont les marchandises ont été sauvées par le jet, les conservassent sans participer à la perte des effets jettés. Pour garder toute justice à cet égard, la contribution ne doit donc se faire que jusqu'à concurrence de la valeur des choses sauvées, & cette valeur étant diminuée par le fret qu'il faut payer, elle ne doit être comptée que sous la déduction de ce fret; de même qu'on ne compte la valeur des choses jettées au prix courant du lieu de la décharge du navire, qu'à la déduction aussi du fret. Par-là celui qui a perdu par le jet, ne retire en proportion que ce qu'il a réellement perdu; & celui qui doit contribuer à la perte, ne contribue tout de même que jusqu'à concurrence de ce qu'il a conservé, tous frais déduits, suivant l'art. 20, tit. 3, du fret ou nolis.

ARTICLE VIII.

POUR juger de la *qualité* des effets jettés à la mer, les connoissemens seront représentés, même les factures s'il y en a.

DE la *qualité*, & non de leur valeur, laquelle doit être réglée sur le prix courant des marchandises de la même qualité dans le lieu de la décharge du bâtiment. *Suprà* art. 6. Et comme la qualité fait nécessairement une différence considérable, non seulement le connoissement doit être rapporté, mais encore la facture: car enfin, que le connoissement énonce des ballots de toile, par exemple, la qualité ne sera pas suffisamment établie par-là, y ayant des toiles de toute espece, & de prix extrêmement disproportionnés. Il faut donc dans tous les cas, où le connoissement ne suffira pas pour constater la qualité des marchandises, que les factures soient représentées, ou d'autres pieces supplétives. Ainsi jugé à Marseille par Sentences des 14 Juillet & 16 Septembre 1750, au rapport de M. Emerigon, & par autre du 30 Juin 1752. Sur le tout on pourra même encore exiger l'affirmation du marchand chargeur.

ARTICLE IX.

SI la qualité de quelques marchandises a été *déguisée par les connoissemens*, & qu'elles se trouvent de plus grande valeur qu'elles ne paroissent par *la déclaration du marchand chargeur*, elles contribueront, en cas qu'elles soient sauvées, *sur le pied de leur véritable valeur*; & si elles sont perdues, elles ne seront payées que *sur le pied du connoissement*.

IL est juste de punir la fraude par-tout où elle se trouve; ainsi la décision; de cet article ne doit pas paroître trop rigoureuse.

Déguisée par les connoissemens, & la valeur par les factures: car le reste de l'article fait connoître qu'il a la valeur en vue principalement. Or la valeur n'est pas établie par les connoissemens, c'est seulement dans les factures.

La déclaration du marchand chargeur, dans le temps du chargement ou de la charte-partie; car s'il s'agissoit d'une déclaration après le jet, il est évident qu'elle ne seroit point inférieure à la véritable valeur des effets, l'excès seroit plutôt à craindre; mais l'Ordonnance y a pourvu, en voulant qu'on se règle sur le prix courant des marchandises de la même qualité dans le lieu de la décharge du navire.

Sur le pied de leur véritable valeur. Qui sera réglée, comme il vient d'être dit; par le prix courant au lieu de la décharge.

Que sur le pied du connoissement, ou de la facture s'il y en a; autrement on se réglera pour l'estimation sur la qualité déclarée par le connoissement. Mais alors ne faudra-t-il pas faire valoir ces marchandises, telles qu'elles seront désignées par le connoissement, le prix courant des autres marchandises de la même qualité au lieu de la décharge? Il sembleroit que non, aux termes de cet article; mais cela seroit trop rude, & ne pourroit se concilier avec l'article 6 ci-dessus, qui veut indistinctement que les marchandises jettées & sauvées soient estimées suivant le prix courant du lieu de la décharge. D'où il s'ensuit qu'en aucun cas, en fait de contribution, on ne doit point faire attention à la valeur de l'achat, ni à la valeur déclarée par le marchand chargeur. Ce qui résulte seulement de la fin de notre article, c'est que dans le cas de fraude l'estimation ne doit se faire que eu égard à la qualité des marchandises déclarées dans le connoissement, quoiqu'il se trouve dans la suite qu'elles étoient d'une qualité supérieure. Telle est la peine que le chargeur doit subir pour l'infidélité de sa déclaration, ou le déguisement dont il a usé dans le connoissement.



ARTICLE X.

SI au contraire les marchandises se trouvent d'une qualité moins précieuse, & qu'elles soient sauvées, elles contribueront sur le pied de la déclaration; & si elles sont jetées ou endommagées, elles ne seront payées que sur le pied de leur valeur.

C'EST dans le même sens que cet article doit être pris, comme étant une suite de l'autre.

Cela veut dire que si les marchandises se trouvent d'une qualité inférieure à celle déclarée dans le connoissement, ou exprimée dans la déclaration du chargeur; ce marchand chargeur, au cas que ses marchandises soient sauvées, sera tenu de contribuer néanmoins suivant la qualité déclarée, en les évaluant au prix courant des autres de même qualité; & qu'au cas qu'elles aient été jetées ou endommagées, elles ne seront payées que sur le pied de leur valeur, réglée tout de même au prix courant, & rien n'est plus juste. Mais en cas de jet comment reconnoître qu'il y a eu déguisement dans la qualité? Il faut donc supposer qu'elles soient recouvrées dans la suite en tout ou partie, ou que tout n'ait pas été jeté.

ARTICLE XI.

LES munitions de guerre & de bouche, ni les loyers & hardes des matelots, ne contribueront point au jet; & néanmoins ce qui en sera jeté sera payé par contribution sur tous les autres effets.

LES munitions de guerre. Parce qu'elles sont nécessaires pour la défense du navire, & que l'on peut être de moment à autre dans l'obligation de les employer & de les consumer: en tout cas, ce sera si l'on veut un pur privilege.

Et de bouche. La loi 2, §. 2, ff. de *Lege Rhodia*, citée par le Commentateur est véritablement applicable à cet objet, qu'il est plus que juste d'exempter de la contribution au jet, puisque les vituailles sont nécessaires pour la nourriture non seulement des défenseurs & conducteurs du navire; mais encore de tous ceux qui y sont en qualité de marchands chargeurs, facteurs ou passagers.

La même loi qui forme le droit commun en cette partie, étend l'exception aux vivres des passagers, & avec raison, pourvu que ce ne soient effectivement que des vivres & des rafraichissemens qui servent journellement: car si c'étoient des farines, des vins & autres choses comestibles, chargées comme marchandises, & non destinées à l'approvisionnement du navire, qu'elles appartenissent au propriétaire du navire, au maître ou à tout autre, il n'est pas douteux qu'elles ne fussent sujettes à contribution. Domat, Loix civiles, liv. 2, tit. 9, sect. 2, n. 8, fol. 186.

Ni les loyers & hardes des matelots. La même décision par rapport aux loyers se trouve art. 20 *suprà*, tit. 4, des loyers des matelots. Ce n'est pas par la raison qu'en donne le Commentateur; que *his non oneratur navis, nec earum jactus eam levare posset*: car si cette raison étoit la bonne, il s'ensuivroit que les pierrieres dont parle le même §. 2 de ladite loi 2, ne devroient pas non plus contribuer, & qu'il en faudroit dire autant des dentelles & autres marchandises aussi légères, quoique de grand prix, contre l'avis unanime des Auteurs fondé sur la disposition de la même loi en ces termes, *placuit omnes quorum interfuisset jacturam fieri, conferre oportere*.

Mais la raison pour laquelle les loyers des matelots ne contribuent pas au jet, est d'un côté que c'est par leur secours précisément & par leur travail que les effets ont été jettés; par où le navire & le reste du chargement ont été sauvés; & d'un autre côté, qu'au fonds le propriétaire ou le maître du navire contribue à leur décharge pour leurs loyers, en contribuant jusqu'à concurrence de la moitié du fret, à raison duquel il est chargé de leur payer leurs loyers.

Cependant cela doit-il s'étendre à leur port permis; c'est-à-dire, aux marchandises que le propriétaire du navire leur permet, de même qu'au maître & autres officiers, d'embarquer jusqu'à une certaine quantité sans en payer le fret? Je ne le crois pas, quoiqu'on puisse dire que c'est pour eux un supplément de gages, d'autant plutôt que l'art. 8. des Jugemens d'Oleron, dans le cas même où les matelots n'ont que le port de quelques tonneaux pour tous gages, ne les exempté de la contribution que pour un seul tonneau. C'est aussi l'avis de Quintin Weytsen, Traité des avaries, pag. 33.

Quant à leurs hardes, ce qui comprend aussi le coffre d'un chacun pour servir leurs hardes, il est d'autant plus juste de les exempter de la contribution qu'ils n'ont pas même en cela un avantage particulier, puisque suivant la même loi, tous ceux qui sont sur le navire conservent leurs habillemens & leurs bagues & anneaux, sans être obligés de les faire entrer en contribution. L'auteur des notes sur le huitième article des Jugemens d'Oleron, n. 27.

Toutefois cela ne doit s'entendre que des habits qui se portent journellement, & des linges de rechange pendant le voyage, comme aussi des bagues & joyaux que chacun porte habituellement sur soi, & non ceux que l'on mettroit sur soi, à l'occasion du jet précisément, n'étant pas douteux qu'en ce cas il ne fallût les faire entrer en contribution aussi-bien que l'argent dont on seroit nanti & les billets, de même que les habillemens non journaliers, avec les coffres & malles, & les autres effets qui s'y trouveroient. Art. 26, tit. 5 du Guidon. Voyez les art. 41, 42 & 43 de l'Ordonnance de Wisbuy. Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 8, n. 4 & 21. Idem Peckius & Vinnius in *Lege* 2, ff. *ad leg. Rhodiam*, §. *cum in eadem*, fol. 213, not. f. Et Quintin Weytsen, Traité des avaries, pages 16 & 17. Et ibi Devicq & Van Leewen, n. 31 & 32. Idem Kuricke, *ad jus maritimum*, tit. 8, art. 4, fol. 778 & seq. avec Casa Regis, *disc.* 45, n. 4 & suiv.

Et néanmoins ce qui en sera jetté. Cela se rapporte aussi-bien aux munitions de guerre & de bouche qu'aux hardes des matelots: mais, par rapport à ce dernier objet, les matelots n'ont aucun avantage, puisque si les habillemens & linge des marchands chargeurs ou autres passagers sont aussi jettés, il faudra

dra tout de même en faire supporter la perte par contribution sur tous les autres effets.

La seule distinction qu'il y a à faire à cet égard est, que la valeur des coffres & hardes des matelots, qui sont censés n'avoir jamais que le nécessaire, ne sera comptée que pour en régaler la perte sur les autres effets, sans qu'ils soient tenus d'y contribuer eux pour cette valeur; au lieu que les passagers dont les hardes auront été jettées, seront obligés d'entrer dans la contribution pour la valeur qui se trouvera excéder celle de leurs habillemens ordinaires, pour raison desquels ils sont exempts de contribution comme les matelots.

Ainsi, si les hardes jettées des matelots sont estimées par exemple 1000 liv. cette perte sera régulée sur le navire & les effets sauvés, sans que ces matelots soient tenus de contribuer pour cette somme de 1000 liv. parce qu'étant dispensés de toute contribution à cet égard, ils doivent être indemnifiés de leur perte en entier, à la différence de ce qui se pratique au sujet du jet des marchandises: & en ce qui concerne les hardes des passagers, comme ils ne sont exempts de la contribution que pour leurs habillemens ordinaires, il faudra en faire une évaluation séparée des autres, & dire que si leurs habillemens ordinaires jettés sont estimés 1500 liv. & les autres 2000 liv. ils ne contribueront à la totalité de la perte que pour ces 2000 liv. & qu'ils en seront exempts pour les 1500 liv. comme les matelots.

Par la même raison que ce qui est exempt de la contribution ne se compte pas pour supporter la répartition de la perte, il s'ensuit que si les munitions de guerre & de bouche jettées valent 1200 liv. il faudra en faire raison en entier au propriétaire du navire, sans qu'il soit tenu d'y contribuer pour raison de cette même somme.

En fait de contribution au rachat du navire & de son chargement, il y a cette différence que le navire & le fret y entrent pour le tout, déduction faite toutefois des vituailles consommées & des avances faites aux matelots, & que les matelots contribuent aussi à la décharge du fret à proportion de ce qui leur restera dû de leurs loyers, suivant l'art. 20 *suprà*, tit. du fret ou nolis, *ubi vide notata*.

Il faut observer au surplus que, dans l'esprit de l'Ordonnance, par-tout où il y est parlé des matelots en général, non seulement les officiers y sont compris, mais encore le maître; & que le maître ne doit être détaché ou considéré à part, que lorsqu'il est mis en opposition avec les matelots, comme lorsqu'il est dit, *le maître congédiant le matelot*, &c. Alors sous le nom de matelot est compris tout l'équipage, hors le maître: mais par-tout ailleurs le maître est censé confondu avec l'équipage, sous ce terme générique *matelots*.



ARTICLE XII.

LES effets , dont il n'y aura pas de connoissement , ne seront point payés , s'ils sont jettés ; & s'ils sont sauvés , ils ne laisseront pas de contribuer.

LA note 22 sur l'art. 8 des Jugemens d'Oleron , dit : *marchandises non manifestées , lesquelles auront été chargées en cachette. Idem , Loccenius , de jure maritimo , lib. 2 , cap. 7 , n. 4 , fol. 205. Consulat , ch. 92 , 112 , 113 , 184 & 254.*

Dont il n'y aura pas de connoissement. C'est qu'on ne doit rien embarquer dans un navire sans l'aveu du maître , & par conséquent sans connoissement. Et c'est sur ce principe que l'art. 7 du titre du fret ou nolis , permet au maître de renvoyer à terre les marchandises trouvées dans son vaisseau , qui ne lui auront point été déclarées.

Cependant , comme il lui est libre , dans le même cas , de les retenir & d'en prendre le fret au plus haut prix que payent les autres marchandises de la même qualité , il semble que la déclaration qu'il en fera sur son livre de bord , & sur la facture générale du chargement , doit être supplétive à un connoissement , & que notre article , qui veut que les effets dont il n'y a pas de connoissement ne soient point payés , s'ils sont jettés , ne doit avoir lieu que pour le cas où le maître ne se sera pas aperçu de ces marchandises , & qu'il n'aura pas déclaré sur son livre vouloir en prendre le fret.

Car enfin , s'il a fait cette déclaration , & à plus forte raison s'il a signé un connoissement qu'il ait joint aux autres du chargement restés pardevers lui , il est obligé de livrer la marchandise , comme s'il s'en étoit chargé par un connoissement en forme délivré au chargeur. En tout cas , le chargement étant constaté par-là , il devroit s'imputer , ou d'avoir fait jeter ces effets , ou de n'avoir pas averti qu'ils étoient sous connoissement : au moyen de quoi il seroit responsable de l'événement , s'il arrivoit que la perte de ces effets ne fût pas répartie à défaut de connoissement.

Mais cela seroit trop rigoureux. Le cas du défaut de connoissement ne pouvant arriver qu'à cause que le vaisseau aura trop tôt mis à la voile , ou qu'autrement le chargeur n'aura pas eu le temps de faire signer le connoissement ; pourquoi alors ne pas admettre la déclaration du maître comme une preuve supplétive au connoissement , dès que l'existence des effets a été constatée par le jet.

Si , en faisant le jet des coffres , ceux à qui ils appartiennent exhibent les effets qui y sont , dont il n'est pas d'usage de prendre des connoissemens , quoique les effets qu'on y met soient des plus précieux ; refusera-t-on alors de faire raison de la valeur de ces effets dans la répartition des pertes , sous prétexte de défaut de connoissement ? Non , suivant l'Auteur des notes sur les Jugemens d'Oleron , art. 8 , n. 24 , & les art. 41 & 43 de l'Ordonnance de Wisbuy. La décision doit donc être la même pour les marchandises dans notre

espece, où la supposition de marchandises qui n'auroient pas existé n'est point à craindre; ce qui est pourtant ce que notre article a eu en vue précisément.

Pour le cas d'un connoissement signé par le Capitaine en faveur d'un de ses parens, voyez l'art. 7, tit. 3 du liv. 2.

Et s'ils sont sauvés. Par quelle raison seroient-ils plus exempts de contribuer que les autres effets sauvés?

Dans le jet des coffres, il faut que ceux à qui ils appartiennent exhibent les effets qui sont dedans, sans quoi ils ne pourront demander la contribution que pour la valeur de ce qui paroîtra à l'extérieur. Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 7, n. 4, fol. 205, & cap. 8, n. 9, fol. 217. Art. 41 & 43 de l'Ordonnance de Wisbuy. *Idem*, Vinnius in *Peckium*, ad leg. *Rhodium*, fol. 222. *Casa Regis*, disc. 46, n. 49 & 50. Van Leewen sur Weytsen, n. 85.

ARTICLE XIII.

NE pourra aussi être demandé contribution pour le payement des effets qui étoient sur le tillac, s'ils sont jetés ou endommagés par le jet, sauf au propriétaire son recours contre le maître; & ils contribueront néanmoins, s'ils sont sauvés.

SUR le tillac. Cela ne peut arriver que parce qu'il n'y avoit plus de place dans le navire pour mettre ces marchandises ailleurs, ou par la négligence du maître qui devoit les placer convenablement; & d'une ou d'autre maniere c'est sa faute, ne lui étant pas plus permis de surcharger le navire que d'exposer les marchandises à tomber dans la mer, par leur mauvaise position. C'est pour cela aussi que cet article le rend responsable de l'événement envers le chargeur de la marchandise, & que l'art. 46 de l'Ordonnance de Wisbuy, le rend responsable tout de même envers l'affrèteur, dans le cas de la surcharge. Double garantie qui retombe sur le propriétaire du navire, comme tenu des frais de son capitaine, jusqu'à ce qu'il déclare abandonner le navire & le fret, suivant l'article 2, tit. 8 du liv. 2 ci-dessus.

La raison pour laquelle cet article refuse le payement des effets jetés ou endommagés qui étoient sur le tillac, est que, comme ils ne pouvoient qu'embarasser la manœuvre, la présomption est qu'ils auront été jetés avant toute nécessité de jet; & uniquement parce qu'ils empêchoient & gênoient trop la manœuvre. Et si malgré cela le maître n'a pas voulu les faire jeter, & qu'ils se trouvent endommagés par le fait du jet des autres marchandises, il suit du même principe, que le payement de l'avarie ne peut entrer dans la masse des pertes sujettes à répartition; le payement de la perte pour partie ne pouvant être exigé où il n'y a pas lieu au payement de la perte lorsqu'elle est totale.

Et ils contribueront néanmoins s'ils sont sauvés. Par la même raison que sur l'article précédent.

Mais la disposition du présent article n'a pas lieu à l'égard des bateaux & autres petits bâtimens allant de port en port, où l'usage est de charger les marchandises sur le tillac aussi-bien que sous le pont. Voyez *suprà*, art. 12, titre du Capitaine, qui est le premier du livre second.

ARTICLE XIV.

NE sera fait non plus aucune contribution , pour raison du *dommage arrivé au bâtiment* , s'il n'a été fait exprès pour faciliter le jet.

LES articles 4 & 6 du titre précédent , ayant déjà réglé que les pertes causées au navire par tempête ou autre fortune de mer , ne sont que des avaries simples & particulières ; à moins qu'elles n'ayent été faites & souffertes pour le salut commun , celui-ci n'ajoute rien à leur décision , en disant qu'il ne sera fait aucune contribution pour raison du *dommage arrivé au bâtiment* , s'il n'a été fait exprès pour faciliter le jet , conformément à la disposition de l'article 23 , chap. 5 du Guidon , & à la loi 2 , § 1, *si conservatis* , ff. *ad leg. Rhod. Idem.* Julius Ferretus *de re navali* , lib. 8 , n. 33 , fol. 83 ; puisque pour juger si telle avarie sera sujette à répartition & contribution ou non , tout dépend du point de savoir si elle est avarie particulière ou commune.

A prendre même à la lettre la fin de cet article , le droit du propriétaire du navire se trouveroit fort restreint , & il en faudroit conclure qu'il ne pourroit demander raison du dommage arrivé à son bâtiment , qu'autant qu'il y auroit eu jet , & que le dommage auroit été fait exprès pour le faciliter ; mais nulle apparence d'admettre cette interprétation , comme ne pouvant s'accorder , ni avec l'équité naturelle , ni avec la disposition dudit. art. 6 , du titre des avaries.

Aux termes de cet article 6 , en effet , qu'il y ait jet ou non , dès qu'il a fallu couper les cables & les mâts , abandonner les ancres , &c. pour le salut commun & éviter le naufrage ou la prise , nul doute que ce ne soit là une avarie commune , sujette par conséquent à contribution. Il en faut dire autant de la chaloupe jettée ou abandonnée. De Vicq , sur le traité des avaries de Weytsen , n. 26 , quoiqu'on tienne en général que la chaloupe n'est pas une dépendance du navire : sur quoi voir l'art. 2 , tit. 14 , liv. premier , *suprà*. D'un autre côté en cas de jet , si dans le trouble de la manœuvre & l'agitation des flots , des cordages ont été coupés , des vergues ont été emportées , ou si en jettant des canons ou autres effets de poids , les bordages du navire ont été endommagés , &c. nul doute non plus que ce ne soient encore là des avaries communes , quoique rien de tout cela n'ait été fait exprès.

Ce n'est donc pas à cela aussi qu'on peut faire l'application de notre article , mais seulement au cas d'un naufrage ou échouement effectif , où chacun supporte sa perte comme avaries particulières , & sauve ce qu'il peut. *Leg. 7, ff. de lege Rhodia*. Les Italiens disent à ce sujet , *chi salva , salva ; chi perde , perde*. Casa Regis , *disc.* 121 , n. 17. En pareille occurrence il arrive cependant quelquefois que , pour tirer les marchandises , il faut faire des ouvertures au navire , ce qu'on appelle le *saboder* ; c'est bien alors un dommage fait exprès au bâtiment pour faciliter le jet , ou ce qui est la même chose , l'extraction des marchandises ; & c'est sans doute cette opération que notre article a eu en vue , quoiqu'il y ait un article exprès sur ce sujet , qui est le dix-huitième du présent

titre. Par cette explication simple & naturelle de notre article, on lui fait porter une décision particulière qui ne déroge en rien à l'idée générale que l'art. 6 du titre des avaries a déjà donné des dommages arrivés au navire, qui doivent être considérés comme avaries grosses & communes, sujettes par conséquent à contribution.

ARTICLE XV.

S*I le jet ne sauve le navire, il n'y aura lieu à aucune contribution, & les marchandises qui pourront être sauvées du naufrage ne seront point tenues du paiement ni dédommagement de celles qui auront été jettées ou endommagées.*

S*I le jet ne sauve le navire. C'est la disposition formelle de la loi 4, § 1^{re}, ff. de lege Rhodia, en ces termes : eorum enim merces non possunt videri servandæ navis causa jactæ esse, quæ periit.*

Pour qu'il y ait lieu à la contribution, il faut que le jet ait été fait pour le salut commun, & qu'il ait opéré : *jactura rerum ex una parte removendi communis periculi causa, & conservatio rerum ex altera*, Duarenus ad leg. Rhodiam, cap. 3, & Vinnius in Peckium ad legem Rhodiam, leg. 2, §. si conservatis, fol. 206 & 207, n. A & B. C'est encore là le droit commun.

Par identité de raison, s'il y a eu jet en vue d'échapper à un corsaire, & que malgré cela le navire ait été pris, quoique dans la fuite les gens du navire se soient délivrés par leur bravoure ou leur industrie, il ne sera dû aucun dédommagement à ceux dont les effets ont été jettés. Sentence arbitrale de Mrs. Emerigon & Duquesnay, à Marseille, du 13 Février 1748.

Qu'importe en effet qu'il ait été jetté des effets en vue de sauver le navire, si par-là il n'a pas été garanti du naufrage ou de la prise dont il étoit menacé ? C'est donc alors comme s'il n'y eût pas eu de jet, & chacun sauvera ce qu'il pourra du naufrage ou du pillage, sans être sujet à aucune contribution, au profit de celui dont les marchandises auront été jettées. Et par la même raison, s'il peut recouvrer ses marchandises, il les conservera tout de même sans en faire la contribution. Domat, Loix civiles, liv. 2, tit. 9, sect. 2, n. 15 & 16, fol. 187.

Tout cela est indubitable. Mais que dire du cas, où quelqu'un ayant dans le navire des effets à lui en propre, & d'autres appartenans à un tiers, qu'il avoit à sa consignation, en dépôt, en pacotille ou autrement, aura sauvé une partie de ces effets, soit des siens, soit de ceux qu'il avoit en garde ? Cette partie d'effets sauvés tournera-t-elle au profit du propriétaire seul de ces mêmes effets, ou chacun y prendra-t-il part à proportion de son intérêt dans la totalité des effets par forme de contribution ?

Il y a sur cela dans le Code des Visigots, une loi qui mérite d'être remarquée. C'est la cinquième du liv. 5, tit. 5, & elle est conçue en ces termes :

Qui commendata vel commodata suscepit, & de ruina, aut de incendio vel hostilitate seu naufragio, seu quolibet simili casu, sua omnia liberaverit, & aliena perdidit, quod accepit sine aliqua excusatione cogatur exsolvere.

mauvaise citation.
tel n'est pas le sens.
V. Emerigon. l. 1. p. 602. inf.
C'est ce que ne dit pas
A. O. R. in. pl. 4. p. 1. inf.
l. 5. p. 1. in. 7. n. 3. 5.
C'est peut-être par erreur
de jet.

et ainsi,
la décision ci-dessus
ne paraît pas conforme
à l'équité. — Si l'on
voit un vaisseau par jet
jeté, les autres sauront
avec la certitude.

celui dont les effets
ont été jetés a pour sa part
plus que les autres, le pouvoir
de les recouvrer.

On suppose là sans doute qu'il y a eu de sa faute, & qu'il pouvoit tout sauver, autrement ce seroit le cas qui suit.

Si verò partem aliquam de rebus propriis liberasse cognoscitur, illi cujus res secum habuerat, juxta modum perditæ rei vel liberatæ restituat, qualem judex, ratione deducta, æstimaverit portionem. Si autem sua omnia perdidit, cum liberaret aliena, & de liberatis & de perditis rebus similis ratio deducatur, ut partem arbitrio judicantis qui liberavit accipiat. Justum est enim in simili casu, ut ille non damnum solus excipiat, qui se gravibus objecit periculis; & dùm aliena minora conatur liberare, sua majora perdidisse cognoscitur.

A s'en tenir à cette décision, adoptée par Loccenius, de jure maritimo, lib. 3, cap. 3, n. 8, fol. 249, ce seroit le cas de la contribution & de la répartition des effets sauvés entre ces deux particuliers, à proportion de la valeur de ce que chacun d'eux avoit dans le navire, en faisant une masse des choses perdues pour la comparer aux effets sauvés; & effectivement il y a là un air d'équité qui frappe d'autant plus, que c'est ôter au dépositaire, la tentation de travailler à sauver ses propres effets, par préférence à ceux qui lui ont été confiés; ce qui ne lui est pas permis, étant tenu suivant la loi 32, ff. depositi, d'apporter le même soin à les conserver, qu'à la conservation de sa propre chose. C'est lui ôter, dis-je, cette tentation dangereuse, en lui laissant appercevoir qu'il est égal pour lui qu'il sauve les effets du dépositaire ou les siens propres; puisque ce qu'il sauvera des uns ou des autres sera commun à eux deux; & qu'ainsi n'ayant aucun avantage à sauver les siens par préférence, son intérêt véritable est de sauver ce qu'il pourra indistinctement, appartenant à l'un & à l'autre, en s'attachant à ce qui sera le plus précieux.

Cependant cette règle d'équité étant subordonnée à la maxime *res perit domino*, il ne paroît pas qu'on puisse en faire l'application au cas d'un naufrage absolu, où tout étant censé perdu, ce qui est sauvé ensuite par des secours étrangers, ne peut être qu'au profit des propriétaires de ces mêmes effets sauvés, sans partage avec qui que ce soit, à moins qu'il ne s'agisse d'effets mêlés & communs à plusieurs.

Mais, où je crois cette règle applicable, c'est au cas qu'on soit obligé d'abandonner le navire, soit pour éviter de tomber entre les mains des ennemis ou des pirates, soit après l'échouement, & qu'en quittant le navire, on a le bonheur de sauver & d'emporter des effets. Et encore, en pareilles circonstances, afin que celui qui a sauvé ces effets soit tenu d'en faire part à celui qui lui en avoit mis en dépôt, il faut supposer qu'il lui auroit été aussi facile de sauver le dépôt que ses propres effets; ce qui dépend des circonstances.

Par exemple, si ce sont des especes d'or ou d'argent qu'il a sauvées, des marchandises fines, des indigos, &c. & qu'il y en eût aussi appartenant à autrui, ce seroit le cas de partager par contribution entr'eux. Mais s'il n'avoit en sa garde que des marchandises grossières, d'un grand poids ou d'un gros volume, qu'il ne pouvoit sauver avec la même facilité que ses propres effets, ce seroit autre chose, & il garderoit ce qu'il auroit sauvé à lui appartenant.

Par la règle des corrélatifs il s'ensuivroit aussi que si, n'ayant à lui que des marchandises difficiles à sauver, il en eût sauvé du nombre de celles qu'il avoit en dépôt, il n'auroit rien à y prétendre: mais du moins sa générosité mériteroit une récompense que le Juge régleroit convenablement, si la partie intéressée lui en faisoit refus.

ARTICLE XVI.

MAIS si le navire ayant été sauvé par le jet, & continuant sa route, vient à se perdre; les effets sauvés du naufrage contribueront au jet sur le pied de leur valeur en l'état qu'ils se trouveront, déduction faite des frais du sauvement.

DES que le navire a été sauvé & conservé par le jet, soit de ses canons, de sa chaloupe ou autres ustensiles, soit des marchandises, c'en est assez pour l'assujettir, avec le reste de son chargement, à la contribution de la valeur des effets jettés, quoique continuant sa route il vienne ensuite à faire naufrage; parce que cet événement postérieur est étranger à la circonstance où il a fallu faire le jet, & qu'il est vrai de dire que sans le jet tout auroit péri dès-lors. Si donc le naufrage postérieur est tel qu'il y ait des effets sauvés, il est juste, puisqu'ils ont été conservés par le jet, qu'ils contribuent avec les débris du navire au paiement de la valeur des effets jettés. *Ita*, Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 8, n. 6, & *hoc in quotidiana praxi observari testatur*. Quintin Weytsen. *Idem*, Vinnius in *Peckium*. Leg. 4, ff. de *lege Rhodia*, fol. 246 & 247. Mais cette contribution ne doit se faire que jusqu'à concurrence de la valeur effective des effets sauvés dans l'état qu'ils sont, & qu'à la déduction des frais de sauvement; attendu que ces frais indispensables diminuent nécessairement d'autant le produit des effets sauvés, lequel produit net est seulement sujet à contribution. Vinnius in *Peckium*, ad *Leg. Rhodiam*, fol. 255 & 258.

Il faut prendre garde au reste que, dans l'idée de cet article, le navire doit effectivement avoir été sauvé par le jet; de manière que la tempête apaisée, il a ensuite continué sa route. Car si le navire n'avoit été que soulagé simplement par le jet, & qu'après quelques heures d'interruption ou diminution de la tempête, elle eût recommencé avec la même violence, ou qu'autrement le naufrage s'ensuivit, quoique plusieurs jours après le jet, ce seroit le cas de l'article précédent, suivant lequel il n'y auroit pas lieu à aucune contribution. Domat, *Ibid.* fol. 187.

ARTICLE XVII.

LES effets jettés ne contribueront *en aucun cas* au paiement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées, ni les marchandises au paiement du vaisseau perdu ou brisé.

IL est sous entendu ici que les effets jettés ont réellement sauvé le navire; & que dans la suite le navire ayant continué sa route, a fait naufrage, & s'est perdu ou brisé.

Ceci présupposé, l'article décide que les effets jettés ne contribueront en aucun cas au dommage arrivé depuis le jet aux marchandises sauvées; à quoi il faut ajouter, ni au paiement du navire perdu ou brisé, puisque les marchandises sauvées en sont exemptes, attendu qu'en matière de naufrage, *res perit domino*: tout est avarie simple ou particulière, & sauve qui peut. Quintin Weytsen, Traité des avaries, pag. 26 & 27.

En aucun cas, c'est-à-dire, soit que les effets jettés soient recouvrés dans la suite, pourvu toutefois que la répartition n'en ait pas déjà été faite, à cause de l'art. 22 ci-après, soit qu'ils soient demeurés perdus.

Si ces effets ont été recouvrés, non seulement le propriétaire ne contribuera pas à cet égard au paiement du dommage arrivé au navire & aux marchandises depuis le jet, mais encore il sera fondé à demander sur les débris du navire & sur les marchandises sauvées, la répartition de l'avarie que ses effets ont soufferts, & des frais qu'il lui a fallu faire pour leur recouvrement. Cela est une suite nécessaire de la décision, tant de cet article, que du précédent; bien entendu toutefois que les marchandises sauvées du naufrage, & les débris du navire ne contribueront qu'à la déduction des frais de leur sauvement, & sur le pied de leur valeur actuelle.

Et si les effets jettés n'ont pas été recouvrés, c'est précisément le cas de l'article précédent, puisqu'il est entendu ici que le navire a été sauvé par le jet.

Il faut prendre garde néanmoins que l'opération ne doit pas se faire dans l'un ou l'autre cas, de la manière indiquée sur l'art. 11, au sujet des munitions de guerre & de bouche, & des hardes des matelots; mais conformément à ce qui a été observé sur les articles 6 & 7; c'est-à-dire, qu'il faudra estimer les effets jettés relativement à l'art. 6, à l'effet que celui à qui appartiendroient ces marchandises, contribue pour leur valeur avec celles des marchandises sauvées du naufrage, & des débris du navire; sans quoi, & s'il étoit exempt de contribuer à la perte de ses effets, il seroit de meilleure condition, le navire venant à se perdre dans la suite, que si après le jet il arrivoit à bon port. Et comme cela n'est pas proposable, il faut dire que ces mots, *en aucun cas*, signifient seulement que jamais les effets jettés ne contribuent au paiement du dommage arrivé, depuis le jet, au navire & aux marchandises; mais que quand le propriétaire demandera le paiement de la valeur de ses effets jettés, il contribuera pour leur valeur au paiement de sa perte, conjointement avec les marchandises sauvées du naufrage, & avec les débris du navire. Interpréter notre article autrement, ce seroit blesser toute justice, & le rendre contradictoire, non seulement avec lesdits articles 6 & 7, mais encore avec les dix-neuf ci-après, qui par ces mots, & *son chargement entier*, fait entendre bien clairement que les marchandises perdues doivent faire masse avec le reste du chargement sauvé.

L'opération sera la même au reste, que les effets jettés aient été recouvrés ou non; & la seule différence qu'il y aura, c'est que la perte sujette à répartition sera plus ou moins grande.

ARTICLE XVIII.

SI toutefois le vaisseau a été ouvert par délibération des principaux de l'équipage & des marchands, si aucuns y a, pour en tirer les marchandises, elles contribueront en ce cas à la réparation du dommage fait au bâtiment pour les en ôter.

C'EST le cas qui a été prévu sur l'art. 14, pour l'explication de la clause finale dudit article; au moyen de quoi il n'y a plus rien à dire à ce sujet, si ce n'est que, comme cette opération ne peut avoir lieu qu'en cas d'échouement ou naufrage sans bris entier du navire, la délibération des principaux de l'équipage & des marchands ne suffira, pour autoriser l'ouverture faite au navire, qu'au cas que les Officiers de l'Amirauté ne se soient pas encore transportés sur la côte où le naufrage est arrivé; car, en leur présence, nulle délibération ne peut être prise que de leur aveu, ou plutôt c'est à eux à ordonner ce qu'il conviendra de faire pour le salut commun, en prenant toutefois l'avis des parties intéressées.

Il est pourtant vrai que l'article 17 du titre des naufrages, enjoint aux Officiers de l'Amirauté de se retirer, si, lors de l'échouement, les propriétaires ou commissionnaires auxquels les marchandises sont adressées, se présentent pour mettre ordre par eux-mêmes au sauvement des effets; mais tout ce qu'ils ont ordonné jusques-là, doit être exécuté, & ce n'est qu'après qu'ils se sont retirés, que ceux qui se sont chargés de veiller au sauvement, peuvent prendre des délibérations convenables. Au sujet de ces délibérations, pour leur sûreté, ils doivent les faire signer par le plus grand nombre des gens de l'équipage & des parties intéressées, ou bien il en doit être fait mention dans un rapport général qui sera fait au Greffe de l'Amirauté, contenant le narré de ce qui se sera fait d'essentiel pour le sauvement: c'est néanmoins une précaution que l'on néglige presque toujours, & sur laquelle les assureurs, prêteurs à la grosse, ou autres intéressés ont la complaisance de passer, tant ils redoutent les frais de Justice, parce qu'il s'est trouvé réellement des Officiers d'Amirauté, qui n'étoient pas exempts du reproche de les avoir multipliés à l'excès.

ARTICLE XIX.

EN cas de perte des marchandises mises dans des barques pour alléger le vaisseau entrant en quelque port ou rivière, la répartition s'en fera sur le navire & son chargement entier.

CE cas ci est avec raison comparé au jet, puisqu'il y a nécessité de décharger une partie des marchandises dans des barques & allèges, pour soulager & alléger le navire, & le mettre en état par ce moyen d'éviter

le naufrage en entrant dans le port ou dans une rivière. Il est donc juste, si ces marchandises mises dans ces barques périssent, que la répartition s'en fasse sur le navire & son chargement, qui ont été sauvés par-là ; & c'est aussi la disposition précise de la loi 4, ff. de leg. Rhodia, & de l'art. 28, chap. 5 du Guidon. *Idem*, Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, ch. 8, n. 6, fol. 214 ; Quintin Weytsen, tit. des avaries, pag. 21, 22 ; Julius Ferretus, *de re navali*, lib. 8, n. 32, fol. 84, verso, & les autres Auteurs.

On comprend que si les marchandises mises dans les barques ou allées, n'ont pas le salut commun pour objet, & que s'il n'est question que de les rendre à quai pour la décharge ordinaire du navire, leur perte ne peut faire qu'une avarie simple, quoiqu'à la charge des assureurs, art. 30 dudit chap. 5 du Guidon. Kuricke, *ad jus Hanseaticum*, art. 4, tit. 8, fol. 781, 782.

ARTICLE XX.

MAIS si le vaisseau périt avec le reste de son chargement, il n'en fera fait aucune répartition sur les marchandises mises dans les allées, quoiqu'elles arrivent à bon port.

C'EST la disposition de la même loi & du même art. 28 du Guidon. Et la raison de la décision est claire ; car le navire étant perdu avec le reste de son chargement, il importe peu qu'on ait mis une partie des marchandises dans des barques ou allées, & qu'elles soient arrivées à bon port. Ce cas n'est nullement différent de celui où ces marchandises seroient restées dans le navire, & que le propriétaire auroit eu le bonheur de les sauver du naufrage. Il les conserveroit alors sans être obligé de contribuer à la perte du navire & des autres marchandises ; il les doit donc conserver tout de même, quoi qu'elles aient été mises dans des allées, n'y ayant aucune raison de différence pour la décision. Domat, *loix civiles*, livre 2, titre 9, sect. 2, n. 14, fol. 186 ; Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 8, n. 18, & Weytsen, *ibid.* Ferretus aussi *ibid.* pag. 23 & 24 : c'est le droit commun, en un mot.

On peut ajouter, encore, que suivant l'article 17, *suprà*, les effets jettés, quoique recouvrés, ne contribuent pas non plus au dommage arrivé depuis le jet, puisque le cas des marchandises mises dans des allées pour soulager le navire, est entièrement comparable à celui du jet : c'est ce qu'établit fort bien Vinnius in Peckium, *ad leg. Rhodiam*, leg. 4, fol. 246.



ARTICLE XXI.

SI aucuns des contribuables refusent de payer leurs parts, le maître pourra, pour sûreté de la contribution, retenir, même faire vendre par autorité de Justice, des marchandises jusqu'à concurrence de leur portion.

RIEN de plus naturel que cette faculté accordée au maître, comme procureur né du propriétaire, ou armateur du navire, de retenir & faire vendre par autorité de Justice les marchandises de ceux des contribuables aux avaries communes, qui refusent de payer leur contingent de la contribution, art. 9 des Jugemens d'Oleron, avec les notes. Loccenius, *de jure marit. lib. 2, c. 8, n. 11, fol. 221*; Peckius & Vinnius, *in leg. 2, ff. ad legem Rhodiam, fol. 201*. Mais, comme il a été observé sur l'art. 6 ci-dessus, ce n'est point une obligation que cet article lui impose. Ainsi, à moins que ceux qui ont le principal intérêt dans la répartition des pertes, n'ayent saisi les effets entre ses mains, il peut délivrer à chacun ses marchandises, sans crainte d'être exposé à aucune recherche, en cas d'insolvabilité de quelques-uns d'eux.

Il est même sans exemple qu'on ait fait des saisies en pareil cas, & la retenue des marchandises seroit d'autant plus déplacée, qu'elles pourroient dépérir en attendant l'opération de la contribution, avant laquelle nul n'est en demeure de payer.

Il faut avouer cependant que la saisie est licite, & que le saisissant ne pourroit être obligé d'en consentir la main-levée, que moyennant une bonne caution.

ARTICLE XXII.

SI les effets jettés sont recouvrés par les propriétaires depuis la répartition, ils seront tenus de rapporter au maître & aux autres intéressés, ce qu'ils auront reçu dans la contribution, déduction faite du dommage qui leur aura été causé par le jet, & des frais du recouvrement.

LEs effets jettés ne sont donc pas censés abandonnés au premier occupant? & il n'est pas douteux que celui à qui ils appartenoient, n'ait droit d'en faire le recouvrement, par des plongeurs & pêcheurs, ou de les réclamer & retirer des mains, de quiconque peut les avoir sauvés, art. 28 & 32, chap. 5 du Guidon.

C'est ainsi que s'en explique le §. 8 de la loi 2 & de la loi 8, *ff. de lege Rhodia*. Il en est de ce cas tout comme des effets naufragés. Loccenius, *de*

jure maritimo, lib. prim. c. 7, n. 6, fol. 70, & lib. 2, cap. 7, n. 5, fol. 206 & 207. Mais il est un temps pour en faire la réclamation, après lequel il y a fin de non recevoir, comme il sera dit sur le titre des naufrages.

Si les effets jettés sont recouvrés avant la répartition, il n'en doit plus être question, si ce n'est pour raison du dommage qu'ils auront souffert & des frais du recouvrement.

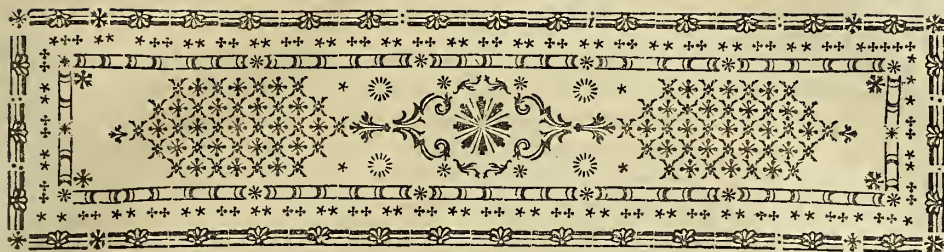
Si c'est après la répartition, le propriétaire de ces effets sera tenu de rapporter à ceux qui auront contribué, ce qu'il aura reçu par l'opération de la contribution, dit la même loi 2, §. 7, ff. de lege Rhodia. Domat, loix civiles, liv. 2, tit. 9, sect. 2, n. 17, fol. 187; Loccenius, *ibid.* fol. 226. Notre article ajoute avec raison, déduction faite, du dommage causé par le jet, & des frais du recouvrement. *Idem*, l'Auteur des notes, sur l'art. 9 des Jugemens d'Oleron, n. 10 & 11.

Il semble d'abord qu'il n'est question pour cela que d'estimer le dommage souffert par ses marchandises, à l'occasion du jet, & d'y joindre les frais de recouvrement, pour faire la déduction du total sur la somme par lui reçue, à l'effet qu'il n'ait que le surplus à restituer. Mais de cette manière il ne perdroit rien, tandis que dans l'opération de la contribution, il a été obligé de contribuer, pour la valeur que ses marchandises auroient eue si elles fussent arrivées à bon port; au moyen de quoi, il faut nécessairement qu'il supporte sa portion de la perte. Et si, d'un autre côté, on lui faisoit rapporter ce qu'il a reçu, sous prétexte que les effets recouvrés en font l'indemnité, il se trouveroit qu'il supporteroit seul une perte, qui regarde tous les contribuables.

Pour éviter donc toute méprise & section en pareil cas, le plus court & le plus sûr est de lui faire rapporter simplement la valeur effective des effets recouvrés, déduction faite des frais de recouvrement, & de faire la répartition de la somme entre lui & les autres contribuables sur le même pied & au sol la livre de la première répartition, si mieux on n'aime refaire la première opération, en lui laissant la valeur des effets recouvrés, & ne comptant pour perte à son égard, que l'excédant de la somme qui avoit d'abord été sujette à répartition. Par-là on verra ce qui lui seroit revenu, si l'opération eût d'abord été faite de cette manière; & ce qu'il se trouvera avoir reçu de plus, fera ce qu'il aura à restituer aux autres contribuables.

Au surplus, dans tous les cas de la contribution, le règlement qui en a été fait judiciairement, parties présentes ou duement appelées, ou même à l'amiable, avec le plus grand nombre des parties intéressées, doit être exécuté par provision, du moins en donnant caution, sauf la révision de la part de ceux qui n'ont pas assisté à l'opération, ou qui s'en plaignent, & à faire ensuite décider définitivement.





TITRE IX.

DES PRISES.

 * L est du droit de la guerre d'affoiblir son ennemi autant qu'il
 * se peut, en le troublant dans ses possessions & dans son com-
 * merce. Delà l'usage reçu de tout temps chez les nations en
 * guerre, d'armer des vaisseaux pour s'emparer de ceux des
 * ennemis, ou pour enlever leurs effets, en faisant des descentes
 * sur leurs côtes.

C'est à cet objet qu'est dû, pour ainsi dire, l'établissement fixe de la charge d'Amiral dans ce Royaume. Sa Marine trop foible alors pour se faire respecter, ce n'étoit que dans des cas extraordinaires que la France mettoit des flottes en mer à l'aide de ses alliés. Hors delà elle ne faisoit la guerre sur mer, excepté quelques vaisseaux que l'Amiral équipoit à ses frais, qu'avec les navires armés en course par les particuliers. Et comme l'âpreté du gain, d'un côté, faisoit négliger la sûreté des armemens pendant la guerre, ce qui exposoit trop souvent le Pavillon François à être insulté; & d'un autre côté, entretenoit l'ardeur du pillage jusqu'en pleine paix, au préjudice même des alliés & des sujets du Roi, pour remédier à ces inconvéniens & réprimer ces défordres, le moyen le plus sûr, en rendant continues les fonctions de l'Amiral, fut de lui donner l'inspection sur tous les vaisseaux qui seroient armés dans la suite, & d'assujettir tous les particuliers qui équiperoient des navires en guerre ou en marchandise, à prendre de lui, avant de mettre en mer, une commission ou un congé, sur peine de confiscation.

Telle est l'origine des commissions en guerre & des congés de l'Amiral : établissement, qui, perfectionné depuis par divers réglemens, a mis le bel ordre qu'on admire aujourd'hui dans notre navigation & dans nos armemens en course.

Quelque ancienne & autorisée que soit cette maniere de faire la guerre, il est néanmoins des prétendus Philosophes qui la désapprouvent. Selon eux, ce n'est pas ainsi qu'il faut servir l'Etat & le Prince; & le profit qui en peut revenir aux particuliers, est illicite, ou du moins honteux. Mais ce n'est-là qu'un langage des mauvais Citoyens, qui, sous le masque imposant d'une fausse sagesse ou d'une conscience artificieusement délicate, cherchent à don-

ner le change, en voilant le motif secret qui cause leur indifférence pour le bien & l'avantage de l'Etat.

Autant ceux-ci sont blâmables, autant méritent d'éloges ceux qui généreusement exposent leurs biens & leur vie aux dangers de la course. Plus en état en quelque sorte de nuire aux ennemis, que le gouvernement avec l'appareil des flottes les plus formidables, ils lui rendent encore le service de le décharger du soin d'armer à ses frais un grand nombre de vaisseaux, qu'il seroit obligé de destiner à la course sans leur secours.

Il ne faut donc plus s'étonner que la course des armateurs particuliers ait toujours été extrêmement favorisée; mais comme elle peut aisément dégénérer en abus & en brigandage, il a paru nécessaire de l'astreindre à des loix & à des regles de police, sous diverses peines, dont la moindre est la privation des avantages remportés sur ses ennemis: c'est ce qu'il s'agit de développer en discutant les différens articles dont ce titre est composé.

ARTICLE PREMIER.

AUcun ne pourra armer vaisseau en guerre, sans commission de l'Amiral.

LA premiere des regles de la course fait le sujet de cet article. Elle consiste à assujettir quiconque arme un vaisseau en guerre, à prendre une commission de l'Amiral; & en cela l'article n'a rien statué de nouveau: la loi avoit portée dès le temps de l'établissement de la charge d'Amiral, & elle n'a pas varié depuis, comme il résulte des Ordonnances de 1400, art. 3; de 1517, art. 2; de 1543, art. 18; de 1584, art. 30; de la Déclaration du Roi du premier Février 1650, art. 3, & de l'Arrêt du Conseil du 31 Octobre 1662.

La raison primitive de cette loi, est qu'il n'y a que le Souverain qui ait droit de faire la guerre. Il est vrai que les armemens en course ne se font qu'après une déclaration de guerre publiée dans les formes, & que ces sortes de déclarations enjoignent *aux sujets de courre sus aux ennemis*, tant par mer que par terre; mais cela ne s'entend qu'à condition de se munir auparavant d'une permission particulière du Souverain ou des Officiers qui le représentent en cette partie. Et comme en ce qui concerne les courses sur mer, le Roi a attaché spécialement, à la charge d'Amiral, le droit de délivrer, en son nom, les commissions nécessaires pour rendre ces hostilités légitimes; c'est ce qui fait que nul autre officier que l'Amiral n'est fondé à en accorder. Ainsi jugé contre M. de Blenac, Gouverneur général des isles de l'Amérique, par Arrêt du Conseil, du 15 Mars 1695. V. sur l'art. 9, tit. premier, liv. premier, l'anecdote concernant les commissions en guerre, données par Jacques II, Roi d'Angleterre, réfugié en France.

A cette raison qui se tire du droit de souveraineté, il en faut joindre une autre fondée sur l'intérêt qu'a l'Etat, que la course se fasse dans les regles & suivant les loix de la guerre, sans excès à l'égard des ennemis, comme

sans injure par rapport aux amis & alliés ; & c'est à quoi il a été pourvu en soumettant les armateurs à prendre des commissions de l'Amiral, & aux formalités qui en dépendent. Ce sont là autant de principes que pose M. le Chevalier d'Abreu dans son *Traité de Jurisprudence politique sur les armemens en course*, première part. chap. 1, §. 11, p. 9 & 10. V. le *Journal étranger* du mois de Février 1756, pag. 155.

Au reste la commission de l'Amiral est tellement nécessaire, qu'une permission du Roi n'en dispenseroit pas, même quand il s'agiroit d'un vaisseau de guerre que Sa Majesté accorderoit à quelqu'un pour faire la course. Ce n'est que pour les vaisseaux que le Roi fait armer à ses frais, & dont il donne le commandement à quelques-uns de ses Officiers pour faire la course, qu'il n'est pas nécessaire d'une commission de l'Amiral. Hors ce cas, elle est indispensable dès que l'armement est fait aux frais des particuliers.

Notre article ne dit point quelle peine encouroit l'armateur qui mettroit en mer sans commission ; & l'art. 3, déjà cité de la déclaration du premier Février 1650, se contente de renvoyer aux peines portées par les Ordonnances. Cependant les anciennes Ordonnances n'ont rien statué précisément sur ce sujet, & tout ce qu'on en pourroit conclure, c'est qu'il s'agiroit d'appliquer à ce cas-ci la peine de la confiscation qu'elles prononcent en général contre ceux qui mettent en mer sans congé de l'Amiral, dans laquelle confiscation seroient enveloppées les prises faites par le vaisseau armé sans commission.

Il me paroît néanmoins, qu'outre cette peine civile, il y auroit lieu d'appliquer à ce même cas, celle qui est attachée à la piraterie, & cela par argument de l'article 3 ci-après ; car, enfin, qu'un sujet du Roi, sans sa permission, fasse la course avec commission d'un Prince étranger, & sous sa bannière, ou qu'il la fasse sans aucune commission, c'est la même chose ; il doit donc dans l'un & dans l'autre cas être traité comme pirate.

Que le vaisseau soit armé entièrement en guerre, ou tout à la fois en guerre & marchandise, il faut également une commission de l'Amiral, au moins à l'effet de légitimer les prises qui pourroient être faites par ce vaisseau ; de sorte qu'un simple congé ne suffiroit pas pour cela, parce qu'il ne regarde que la navigation de commerce ; de même que la commission en guerre n'a pour objet que la course, à raison de quoi elle ne dispense pas de prendre un congé, lorsque, outre la course, on charge ces marchandises.

Cependant, si la commission est en guerre & marchandise tout ensemble, comme il y en a quantité d'exemples, elle suffit alors, sans qu'il soit besoin de prendre un congé.

Mais quoiqu'un vaisseau, équipé en marchandise, soit armé plus qu'en temps de paix, en vue simplement d'être en état de se mieux défendre, un congé lui suffit pour l'exempter de contravention ; & s'il arrive qu'il fasse quelque prise en se défendant, il ne lui sera pas fait un crime de ne s'être pas muni d'une commission en guerre : la prise n'en sera pas moins bonne par rapport à l'ennemi, pourvu qu'elle ait été faite suivant les loix de la guerre. Ce qui en résultera seulement, c'est que cette prise ne sera pas au profit de l'armateur ni de l'équipage ; elle demeurera acquise par droit de

confiscation au Souverain, ou à celui à qui il a cédé en cette partie ce droit de confiscation, c'est-à-dire, à l'Amiral; car il est constant, comme on l'a montré sur l'art. 10 du tit. premier, livre premier, que toutes les confiscations maritimes appartiennent à l'Amiral.

Et la raison pour laquelle l'armateur, sans commission en guerre, n'a aucune part dans les prises qu'il fait, c'est qu'il a négligé les formalités dont l'observation est essentielle, pour l'autoriser à s'emparer des effets des ennemis. A la vérité la prise n'est pas moins bonne sur l'ennemi, parce qu'il suffit à son égard qu'il ait été dépouillé par le sujet du Prince avec lequel le sien est en guerre; mais, dans l'hypothèse, le preneur ayant armé sans commission, n'a pu acquérir à son profit, comme n'ayant pas le titre nécessaire pour lui transmettre la propriété des biens de l'ennemi qu'il a pris.

Tout cela est la doctrine de Grotius, fondée sur ce que le profit des prises appartient de droit au Souverain, & qu'il n'est abandonné qu'à celui qui arme au nom de l'Etat, & avec la permission du Souverain, en considération des risques qu'il court, & de la dépense extraordinaire qu'il fait à cette occasion. En un mot, il est décidé formellement, par Arrêt du Conseil du 23 Janvier 1706, que les prises faites sur les ennemis sans commission de l'Amiral, sont confisquées à son profit pour le tout. Et cette décision est d'autant plus remarquable que l'Arrêt a été rendu avec M. le Procureur du Roi, qui prétendoit que la confiscation en ce cas appartenait au Roi. Les mémoires fournis de part & d'autre dans cette affaire importante, sont d'une grande beauté. V. *suprà* l'anecdote concernant cet Arrêt, aux notes, sur l'art. 10, titre de l'Amiral.

Il faut avouer néanmoins que M. l'Amiral a la générosité de ne se prévaloir pas toujours du défaut de commission en guerre, lorsque le navire est principalement équipé en marchandises, & qu'en pareil cas il a coutume d'accorder des gratifications considérables, tant à l'armateur qu'au capitaine & aux gens de l'équipage, eu égard à la dépense extraordinaire faite par le premier, pour mettre son vaisseau en meilleur état de défense, & à la bravoure des autres. La dernière guerre en a fourni un exemple dans ce port, au sujet d'une prise faite par le petit navire *le don de Dieu*, appartenant au sieur Etienne Denis, négociant, armateur de cette ville.

On trouve aussi un exemple antérieur dans la guerre de 1689, & c'est une Anecdote extrêmement remarquable. Joseph Patot, commandant la Tartane *le Saint Genezey*, de Marseille, étant allé à Madere porter un chargement de ris, le Gouverneur de cette Isle le freta pour porter du bled à l'Isle de S. Michel. Dans sa route, le 5 Septembre 1693, un vaisseau Anglois lui donna chasse & le joignit; mais Patot, quoiqu'il n'eût que six hommes d'équipage & deux mouffes, fut à bord de l'Anglois, & l'enleva après un rude combat. Patot, continuant sa route avec sa prise, fut encore obligé de combattre des Anglois, des Hollandois & des Flamands; & enfin il leur échappa, quoique tous les gens de son équipage fussent blessés. Ce brave capitaine demanda au Conseil du Roi la confiscation de la prise à son profit: il étoit non recevable, parce qu'il n'avoit pas pris de commission en guerre; mais M. l'Amiral n'hésita pas à lever l'obstacle, en consentant que ce capitaine profitât de la prise en considération de son courage, toutefois sans

sans tirer à conséquence. L'arrêt qui intervint le 8 Juin 1694, lui adjugea effectivement la prise à la réserve simplement du dixieme de l'Amiral. Ce n'est pas là le seul exemple d'une bravoure extraordinaire que les François ayent donné; il ne faudroit donc pas toujours craindre la supériorité des forces de l'ennemi.

Cette décision au reste, qu'une prise, faite sans commission de guerre, appartient à M. l'Amiral à titre de confiscation, étant absolument indépendante de son ancien droit de dixieme dans les prises, elle ne doit pas varier par conséquent sous prétexte que ce droit de dixieme est maintenant supprimé.

Une observation importante à faire, est que dans les armemens en course, aussi-bien que dans la navigation simple, il faut que les deux tiers au moins de l'équipage soient de matelots François, relativement à l'art. 8 du règlement de Strasbourg, qui se rapporte au temps de la guerre comme au temps de la paix. Lettre du Roi Louis XIV, à M. le Comte de Toulouse, du premier Mars 1710, que l'on trouvera sur l'art. 5 ci-après. Il en est de même en Espagne. Décret de Philippe V. du 16 Octobre 1705, art. 14.

DECLARATION DU ROI,

Portant Règlement sur le fait de la Navigation, armement de Vaisseaux, & des Prises qui se font en mer.

Du premier Février 1650.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre, à tous ceux qui ces présentes Lettres verront: Salut. Nous avons assez fait connoître depuis notre avènement à la Couronne, que tous nos desseins & nos actions, même l'emploi de nos armées, ne tendoient qu'à la paix, pour faire qu'enon seulement nos sujets pussent au plutôt recueillir les fruits de ce bien tant désiré; mais aussi qu'étant rendu général, & toute le Chrétienté se trouvant en repos, les défordres de guerre venant à cesser, & la paix affermie par le consentement de tous ceux qui y seroient compris, le commerce fût heureusement rétabli par tout; & que, par ce moyen, l'abondance & la félicité qui dérivent toujours de cette source, vinsent aussi à être plus universellement répandues par la communication réciproque entre les Nations. Mais pendant que nous y travaillons avec soin, & que nous attendons l'accomplissement de ce bonheur de la main de Dieu, qui convertira, quand il lui plaira dans l'ordre de sa providence, les cœurs de nos ennemis qui y résistent, & ont empêché jusqu'ici la conclusion de ce bon œuvre, nous avons travaillé de notre part, & contribué de tout ce qui nous a été possible, pour conserver

& entretenir de très-bonne foi la paix & la bonne intelligence avec les autres Princes & Etats qui nous sont amis & alliés, selon les Traités & conventions qui sont entre nous: & croyant que ce louable dessein ne pouvoit mieux être exécuté, qu'en maintenant les ordres anciennement établis au fait de la navigation & trafic, & faisant faire justice exacte des contraventions & des fautes, crimes & délits qui s'y commettent; nous avons voulu soigneusement prendre garde à ce que la liberté du Commerce des étrangers fût conservée, & en tout & par-tout favorisée en tous les pays de notre sujettion & obéissance, tenant pour cet effet nos côtes sûres & la mer nette, par nombre de vaisseaux que nous avons fait armer exprès & commandé à nos Officiers de l'Amirauté de faire bonne justice & exemplaire de ceux qui entreprennent d'exercer la piraterie, sous divers prétextes, violences & fraudes recherchées, sans souffrir qu'ils eussent retraite en nos ports & havres, ni qu'ils essayassent d'y faire receler leurs vols & pillage, ni prétendre d'y en faire les ventes & débit, par quelque connivence ou participation avec aucun de nos sujets, que nous ne voudrions nullement supporter en telles mauvaises

actions préjudiciables à nos autres bons sujets & à nos voisins, amis & alliés; ains au contraire, voulant & désirant que tels malfaiteurs soient punis & châtiés; selon que l'énormité de leurs crimes le désire: ce qui a si bien réussi qu'on peut dire qu'il n'y a aujourd'hui lieu au monde où la justice soit administrée aux étrangers trafiquans & négocians, ou qui ont été déprédés sur la mer, avec plus d'humanité, de l'égalité & de la promptitude comme elle est en France: encore que souvent nos sujets nous aient fait entendre qu'ils ne reçoivent pas toujours ailleurs un pareil traitement. A quoi néanmoins nous n'avons pas tant d'égard, que nous ne soyons bien aises de commencer par nous-mêmes, en exécutant nos Traités d'alliance, à régler & contenir nos propres sujets, bien que ce soit aussi notre volonté de les protéger & défendre pour leur faire obtenir ce qu'ils prétendent légitimement, & qu'ils peuvent désirer du fait de nos alliés; mais toujours par les voyes civiles prescrites par les Traités, & ainsi qu'il se pratique entre les Princes & Etats Souverains. Et d'autant que les divisions & mouvemens survenus es pays & Royaumes qui nous avoient, ont donné lieu par la diversité des partis à faire plusieurs prises de vaisseaux les uns sur les autres, n'entendant participer en aucune manière à ces désordres & voyes d'hostilité, nous avons fait publier dès l'année 1643, & encore en l'an 1647 diverses Ordonnances & Réglemens portans défenses de vendre les choses qui seroient déprédées à cette occasion par l'un ou l'autre parti, & amenées sur les terres & lieux de notre Royaume, & à tous nos sujets d'en acheter & retenir: ensemble à nos Officiers de l'Amirauté de prendre aucune connoissance de telles procédures, sinon pour faire restituer à nos sujets les biens qui se trouveroient leur appartenir, & qu'ils auroient réclamés suivant les formes. Et depuis ayant été averti qu'aucuns de nos sujets, sous prétexte de faire la guerre à nos ennemis, en vertu des Commissions de la Reine Régente, notre très-honorée Dame & Mere, possédant & exerçant la Charge de Grand-Maitre, Chef & Sur-Intendant Général de la Navigation & du Commerce de France, prenoient encore Commission d'aucuns Princes étrangers pour faire le guerre à autres nos alliés avec lesquels ils sont en guerre en arborant à leur plaisir & selon l'occasion, telles bannières que bon leur semble, pour couvrir leurs mauvais desseins & favoriser leur piraterie, & faisant dresser telles procédures qu'ils veulent par des particuliers étant en leurs vaisseaux & menés avec eux, contre les Ordonnances de la

Marine: nous avons voulu faire clairement connaître par le contenu en nos Ordonnances des 7 Septembre & 8 Décembre dernier, que nous ne pouvions souffrir cette manière de déprédations & pilleries injustes, qui troublant la sûreté & liberté de la navigation & du trafic entre nos alliés & sujets, violent aussi le respect qui nous est dû, & contreviennent directement à la disposition des Loix & Ordonnances anciennes & modernes: & de fait avons réitéré défenses très-expresses à tous capitaines entretenus à notre service, & tous autres nos sujets, qui auroient fait leur armement en France, en vertu des Commissions de ladite Dame Reine Régente; notre très-honorée Dame & Mere, & qui seroient sortis des ports du Royaume, de prendre aucune Commission, ni arborer bannière d'aucun Prince étranger, ami ou allié, pour faire des prises sur ceux avec lesquels il seroit en rupture, ni quand ils seront à la mer faire tort ni dommage quelconque aux vaisseaux qu'ils rencontreront de nos amis, alliés ou sujets, ni prendre & exiger d'eux aucune chose sous quelque prétexte que ce soit, ni de mener, vendre & disposer des marchandises qu'ils prendront dans aucun port étranger, à peine d'être déclarés pirates, & d'être punis extraordinairement. Même aurions député aucuns de nos Conseillers en notre Conseil d'Etat, pour recevoir les plaintes qui seroient faites desdites déprédations: en conséquence de quoi plusieurs Anglois s'y étant adressés, icelles examinées en notredit Conseil, où nous étions présent, nous y aurions pourvu avec toute la justice qu'on fau- roit désirer, & fait donner tous les ordres nécessaires pour la restitution des choses mal prises, & réparation du dommage des intéressés. Mais afin que de ces plaintes & affaires particulieres, il en puisse réussir un bien plus général pour l'avenir, & que nul ne puisse dorénavant se couvrir d'aucune sorte d'excuse, sous prétexte d'ignorance ou autrement, ni mettre en doute la sincérité de nos intentions en telles matieres; désirant sur ce déclarer notre volonté, pourvoir de règlement nécessaire contre tels désordres, & renouveler à cette occasion & confirmer les bonnes & saintes Ordonnances des Rois nos prédécesseurs, dans l'observation desquels consistent la sûreté du commerce, qui entretient l'union & l'amitié réciproque des peuples & nations, & faisant fleurir le trafic maritime & la marchandise, remplit en peu de temps les pays & provinces où il est librement exercé de richesses & commodités. A ces Causes, de l'avis de la Reine Régente, notre très-honorée Dame & Mere, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, nous avons par

ces présentes signées de notre main, dit & déclaré, disons & déclarons :

ARTICLE PREMIER.

Que notre intention a toujours été d'observer fidèlement les Traités & Conventions qui sont entre nous & nos voisins & alliés ; & que nous n'avons jamais entendu y contrevenir en quelque sorte & manière que ce soit, aussi voulons nous y persévérer constamment : & pour cet effet, avons ordonné & ordonnons, que suivant & conformément auxdits Traités, le commerce soit & demeure parfaitement sûr & libre à nosdits alliés, es mers, côtes, lieux, ports & havres de notre sujettion & obéissance, pour y aller, venir, séjourner, tant par mer que par terre, ainsi qu'ils ont fait par ci-devant ; & comme ils en useront à l'égard de nos sujets, & qu'il leur soit faite bonne & brève justice par nos Officiers de l'Amirauté, sur les plaintes qu'ils pourrout faire des torts qui leur seront faits, les prenant encore d'abondant & en tant que besoin seroit en notre protection & sauve-garde : enjoignons pour cet effet, à peine de désobéissance, à tous Gouverneurs de nos Places, Lieutenans, Capitaines & Officiers, de leur prêter secours, main-forte & assistance, s'ils en sont requis, ou qu'ils voyent que besoin soit, sans souffrir qu'il leur soit fait aucun dommage ou injustice par aucun de nos sujets.

II. Aucun capitaine, soit de nos vaisseaux ou autres appartenans à particuliers, ne pourra arrêter les vaisseaux de nos amis & alliés, après qu'ils auront amené les voiles, sur la semonce qui leur en sera faite, & montré leur charte-partie & police de chargement des marchandises chargées pour le compte de nos amis & alliés : faisant en ce cas défenses auxdits capitaines & leurs équipages de prendre aucune chose sur lesdits vaisseaux, sous quelque prétexte que ce soit, à peine de la vie ; & ne pourront sortir des ports où ils feront leurs armemens, sans y faire enregistrer leurs Congés, & se soumettre à y faire leur retour, conformément aux Ordonnances.

III. Aucun de quelque état qu'il soit ne pourra mettre sus, fréter ni équiper aucun navire, pour faire guerre aux ennemis, sans congé & commission expresse de la Reine Régente, notre très-honorée Dame & Mere, possédant & exerçant la Charge de Grand-Maitre, Chef & Sur-Intendant de la Navigation & Commerce de France, sous les peines portées par lesdites Ordonnances.

IV. Faisons en outre défenses très-expres-

suivant nos Lettres-Patentes du 7 Septembre dernier, & Ordonnance du 8 Décembre aussi dernier, à tous Capitaines de Marine, nos sujets domiciliés & non domiciliés en notre Royaume & pays de notre obéissance, de prendre Commissions d'aucuns Rois, Princes ou Républiques étrangers, ni d'arborer autre bannière que la nôtre pour faire la guerre ; & à nos Officiers de l'Amirauté de recevoir les rapports audit cas, ni faire des procédures sur les prises qu'ils pourroient faire en aucune sorte & manière que ce soit, à peine de suspension de leurs Charges ; & contre lesdits capitaines nos sujets, qu'il leur soit courru sus par nos capitaines, gardes-côtes & autres nos sujets, voulant aussi que leur procès leur soit fait & parfait comme pirates, jusques à Sentence définitive inclusivement.

V. Et pour obvier aux fraudes qui se commettent pour couvrir les mauvaises prises & pirateries qui ruinent le commerce, nous défendons à tous Gouverneurs des Villes, Places & Châteaux qui sont sous notre obéissance, de souffrir dans leurs ports & rades plus de vingt-quatre heures, aucuns Capitaines de vaisseaux ayant Commission étrangère, qui aient fait des prises, si ce n'est qu'ils y aient relâché, & soient contraints d'y demeurer par mauvais temps, & encore à la charge de n'y vendre ou laisser aucunes marchandises par eux prises en quelque sorte & manière que ce soit. Faisons, comme nous avons fait ci-devant, nouvelles défenses & inhibitions très-expreses à tous nos sujets d'en acheter à peine de désobéissance contre lesdits Gouverneurs, & de les rendre responsables des dommages & intérêts, & contre nos autres sujets de confiscation desdites marchandises, de dix mille livres d'amende, & de punition exemplaire : enjoignant toutefois auxdits Gouverneurs de permettre auxdits capitaines ayant Commissions étrangères, de mener leursdites prises ailleurs, & où bon leur semblera, excepté les choses & marchandises qui se trouveront en leurs vaisseaux appartenir à nos sujets, lesquelles nous entendons leur être rendues, étant par eux réclamées & qui auront été vérifiées leur appartenir.

VI. Si aucune prise avoit été faite par aucuns capitaines nos sujets, avec Commission ou sans Commission de Nous & de la Reine Régente, notre très-honorée Dame & Mere, les procédures en seront faites par nos Officiers de l'Amirauté du port où elle arrivera, & envoyées à ladite Dame Reine notre Mere, pour être jugées en la manière accoutumée, & les marchandises qui se trouveront appartenir à nos amis, alliés & sujets, rendues & restituées, & les

autres appartenant à nos ennemis confisquées & adjudgées à qui il appartiendra, suivant la rigueur de nos Ordonnances.

VII. Et pour obvier aux pilleries & déprédations qui se commettent journellement sur la mer par gens sans aveu, qui poursuivent les vaisseaux, tant de nos alliés que sujets, les forcent & détroussent lorsqu'ils les trouvent à leur avantage; nous ordonnons conformément aux Ordonnances des Rois François I & Henri III, des années 1543 & 1584, que les navires d'aucuns de nos sujets ne pourront aller hors le Royaume, en voyage de long cours ou autrement, soit en guerre ou marchandise, sans congé & commission expresse de la Reine Régente, notredite Dame & Mere, possédant & exerçant la Charge de Grand-Maitre, Chef & Surintendant Général de la navigation & commerce, & sans avoir auparavant que partir baillé caution de ne méfaire à nos sujets; amis & alliés: tous lesquels congés & commissions seront enrégistrés es registres de l'Amirauté du lieu d'où ils partiront, sous peine d'être traités comme pirates & écumeurs de mer, & comme tels poursuivis à toute rigueur.

VIII. Et semblablement avant partir, les maîtres, contre-maîtres & quartier-maîtres desdits navires, seront tenus de bailler audit Greffe de l'Amirauté du lieu d'où ils partiront, les noms, surnoms & demeure de ceux de leurs équipages, sans en celer aucun, & à leur retour qui doit être au même port, sinon par excuse légitime du temps ou autre dûement attestée, déclarer s'ils les ont ramenés, ou le lieu où ils les ont laissés, & ce qu'ils sont devenus, ensemble rapporter le registre & journal de leur expédition, suivant les Ordonnances, & sous les peines portées par icelles.

IX. Et encore, réitérant & confirmant d'abondant lesdites Ordonnances de l'an 1584, voulons & ordonnons que des prises qui seront faites par nos sujets & autres tenant notre parti, tant sous ombre & couleur de guerre, qu'autrement, les prisonniers, ou pour le moins deux ou trois des plus apparens d'iceux, seront amenés à terre, pour au plutôt que faire se pourra être examinés & ouïs par les Officiers de l'Amirauté, avant qu'aucune des choses prises soit descendue, afin de savoir d'où ils seront, & à qui appartiendront lesdits navires & biens étant en iceux, pour la procédure faite par lesdits Officiers être envoyée à ladite Dame Reine, & jugée en la manière accoutumée, suivant les Ordonnances.

X. Défendons à tous chefs, maîtres, contre-maîtres, patrons, quartier-maîtres, soldats &

compagnons, conformément auxdites Ordonnances, quand une prise sera faite, de rompre ou faire ouverture des coffres, bälles, malles, bougettes, tonneaux & autres vaisseaux, de quelques prises qu'ils fassent, ni aucunes choses desdites prises transporter, vendre, échanger, ou autrement aliéner: ains leur enjoignons qu'ils ayent à représenter le tout desdites prises, ensemble les personnes conduisans le navire, le plutôt que faire se pourra, pour être fait & disposé ainsi qu'il appartiendra, & comme le contiennent les Ordonnances, sur peine de confiscation de corps & biens; & ne seront descendus ni mis en bateau, ou autrement aucuns coffres, barils & autre biens quelconques pris en guerre, qu'en la présence de nos Officiers, après inventaire par eux fait des chartes-parties, connoissemens, lettres de cargaïson & d'adresse, & marchandises étant auxdits vaisseaux.

XI. Ordonnons comme dessus & suivant lesdites Ordonnances, que les capitaines, maîtres, contre-maîtres & autres qui auront faits lesdites prises, menent les personnes, navires & marchandises au même port d'où ils seront partis, sinon que par force d'ennemis ou par tempête, ils fussent contraints de se sauver autre part: es quels cas seront tenus, étant arrivés es ports & havres, avertir les Officiers de l'Amirauté desdits lieux, pour être présens à l'inventaire desdites choses, avant qu'en décharger aucunes & rapporter certificat desdits Officiers au Greffe des havres d'où ils seront partis, pour être délivrés aux propriétaires, armateurs & avitailleurs, ou autres y ayant intérêt, sous les peines portées par lesdites Ordonnances.

XII. Ordonnons aussi suivant lesdites Ordonnances que les maîtres, contre-maîtres & quartier-maîtres, répondront du corps des délinquans qui seront dans leurs navire, pour être fait telle justice & réparation par nosdits Officiers de l'Amirauté qu'il appartiendra.

XIII. Défendons sur peine de prison & de confiscation de biens, à tous marchands & autres d'acheter, échanger ou recevoir en don, & sous aucun prétexte, couleur & condition que ce soit, ni de celer ou cacher, par eux ou par autres, directement ou indirectement, les marchandises & biens déprédés, avant que les prises ayent été déclarées bonnes & justes.

XIV. Et au surplus, voulons & entendons que les Ordonnances des Rois nos prédécesseurs sur le fait de la Marine, soient observées & entretenues sous les peines y contenues, & icelles en tant que besoin est nous avons confirmé & confirmons par ces présentes.

Prions & requérons la Reine Régente, notre

très-honorée Dame & Mere, possédant & exerçant la Charge de Grand-maître, Chef & Surintendant Général de la Navigation & Commerce de ce Royaume. Mandons & ordonnons à tous ceux qui lui succéderont en cette Charge, comme aussi aux Officiers de l'Amirauté, de tenir soigneusement la main à l'observation des Présentes, & des les faire enregistrer, publier & afficher par-tout les Sieges de l'Amirauté, & autres lieux & endroits que besoin sera. Car tel est notre plaisir; en témoin de quoi nous avons fait mettre notre scel à ces Présentes. Donnée à Paris le premier jour de Février, l'an de grace mil six cent cinquante, & de notre Règne le septieme. Signé LOUIS. Et plus bas, Par le Roi, la Reine Régente sa mere présente.

DELOMENIE.

Et scellé du grand Sceau de cire jaune.

ANNE, par la grace de Dieu, Reine Régente de France & de Navarre, Mere du Roi, possédant & exerçant la Charge de Grand-Maître, Chef & Surintendant de la navigation & Commerce de France: à tous ceux qui ces présentes

Lettres verront: Salut. Savoir faisons que vu par Nous les Lettres-Patentes du Roi, notre très-honoré Sieur & Fils, cejourd'hui données à Paris, signées, Louis, contresignées, Delomenie, & scellées du grand Sceau de cire jaune, dont copie est ci-dessus transcrite: par lesquelles & pour les causes y contenues, le Roi notredit Sieur & Fils a fait le Règlement y mentionné en quatorze articles, sur le fait de la Navigation, de l'armement des vaisseaux de son Royaume, & des prises qui se font en mer, nous avons consenti & consentons le contenu ès dites Lettres-Patentes, pour avoir lieu selon leur forme & teneur & être observées & entretenues, sous les peines y mentionnées: si mandons & ordonnons à tous Lieutenans & Officiers de l'Amirauté, Chefs d'Escadre, Capitaines de Vaisseaux du Roi de notredit Sieur & Fils, & autres qu'il appartiendra, d'observer & faire observer le contenu ès dites Lettres-Patentes, sous lesdites peines. Car tel est notre plaisir. Données à Paris le premier jour de Février, l'an de grace mil six cent cinquante. Signé par la Reine Régente Mere du Roi, DELOINES, & scellées.

ARTICLE II.

CELUI qui aura obtenu Commission pour équiper un vaisseau en guerre, sera tenu de la faire enregistrer au Greffe de l'Amirauté du lieu où il fera son armement, & de donner caution de la somme de quinze mille livres, qui sera reçue par le Lieutenant en présence de notre Procureur.

L'OBJET de cet article est de donner une sûreté au public à l'occasion des abus, malversations ou déprédations qui pourroient être commises par les armateurs en course ou par leurs gens.

Les anciennes Ordonnances étoient sur cela en défaut; elles se contentoient de faire jurer l'armateur, le maître & ses quatre compagnons de quartier, *de le gouverner (le navire) bien & à droit, sans porter dommage à nos sujets, amis & alliés ou bienveillans*; en un mot de leur caution juratoire de répondre des malversations; Ordonnances de 1400, art. 2 & 3; de 1517, art premier & 2; de 1543, art. 17, & de 1584, art. 29.

Ces deux dernières Ordonnances, l'une art. 44, & l'autre art. 71, pour donner plus d'activité aux armemens en course, avoient même jugé à propos de décharger les armateurs de l'obligation de répondre des délits de leurs gens, à moins qu'il n'y eût preuve qu'ils eussent été présens ou participans aux déprédations, ou qu'ils en eussent partagé le profit, auquel cas encore ils en étoient quittes pour rendre ce qu'ils en auroient eu ou la juste valeur.

Rien n'étoit plus mal imaginé, quoiqu'en dise Cleirac art. 33, de la Jurisdiction de la marine ; cependant on ne voit pas qu'il y ait été remédié plutôt que par la déclaration du premier Février 1650, qui dans l'art. 7, fit revivre l'obligation imposée par le droit naturel & civil à tout armateur, de répondre des faits de ses gens, & l'affujettit à donner caution à cette fin. Mais comme en cette partie, on se référoit aux Ordonnances de 1543 & de 1584, il est vrai de dire que la caution ne s'entendoit encore que de la caution jura-toire ; ce qui ne signifioit rien à proprement parler, la contrainte par corps étant de droit en pareil cas.

Les choses restèrent dans cet état jusqu'à l'Ordonnance du 23 Février 1674 ; qui, pour faire cesser les plaintes contre les armateurs & remédier aux abus, les assujettit à donner à l'avenir bonne & suffisante caution & certificateur, portant soumission de payer les dommages & intérêts & amendes auxquelles lesdits armateurs pourroient être condamnés à l'occasion de leurs courses.

Mais comme ce cautionnement indéfini, même avec certificateur, ralentissoit extraordinairement l'ardeur des armemens en course, il parut nécessaire de prendre un tempérament ; & c'est à quoi notre article avoit sagement pourvu, en bornant le cautionnement à la somme de 15000 liv. sans certificateur, comme il avoit déjà été réglé par l'art. 25 du traité de commerce, conclu à Nimégue avec les Etats Généraux des Provinces Unies, le 10 Juin 1678.

De sorte qu'en rapprochant la disposition de cet article de celle de l'article 3, titre des propriétaires de navires, qui est le 8 du liv. 2 ci-dessus, il faudroit dire que l'armateur ne seroit responsable des délits & déprédations des gens de son corsaire, que jusqu'à concurrence de ladite somme de 15000 livres, à moins qu'il ne fût participant ou complice de ces délits, aux termes dudit article 3, s'il n'y eût été dérogé par les réglemens postérieurs, tels que sont ceux du 23 Juillet 1704, art. 13, & du 21 Octobre 1744, art 17, où il est décidé expressément qu'en cas de contravention, par rapport aux vaisseaux des alliés ou des neutres, les armateurs seront condamnés indistinctement en leurs dommages & intérêts.

Telle est aussi la disposition du réglement fait par le Roi de Dannemarck le 5 Avril 1710, dont l'article 3 veut que la caution à fournir par l'armateur soit indéfinie, pour répondre de tous les dommages & intérêts, en cas de malversation ou que la prise se trouve vicieuse, & dont l'article 11 soumet en conséquence la caution au payement de toutes les condamnations qui interviendront, la prise étant jugée irrégulière & mal faite.

En conformité desdits Réglemens de 1704 & 1744, il faut donc tenir aujourd'hui, sans égard à la disposition de l'art. 3 du titre des propriétaires, &c. & du présent article, en tant qu'il limite le cautionnement à la somme de 15000 liv. que l'armateur répondra indéfiniment de tous les dommages & intérêts résultans des délits & déprédations des gens de son corsaire, & des prises irrégulières par eux faites ; sans pouvoir même s'en défendre, en payant la somme de 15000 liv. pour laquelle il aura donné caution, & en déclaration en même temps qu'il abandonne outre cela son navire avec tous ses agrêts, apparaux & autres dépendances, relativement à l'art. 2

du même titre des propriétaires, &c. dont la disposition n'est pas plus applicable en matière d'armement en course, que celle de l'art. 3, attendu ces mêmes réglemens qui forment une décision particulière à cet égard.

Et qu'on ne dise pas qu'ils n'ont pour objet que les prises induement faites des vaisseaux amis ou neutres, ou les malversations commises envers eux, pour en conclure qu'ils ne sont pas extensibles ailleurs. Il seroit absurde en effet que la réparation fût moindre par rapport aux vaisseaux François auxquels on auroit fait essuyer de pareilles avanies. Ces réglemens ne peuvent donc souffrir aucune exception, dès qu'il s'agira de quelque délit commis en faisant la course.

Il ne s'ensuit pas néanmoins que l'armateur soit tenu de donner une caution indéfinie; il suffira qu'il l'a fournisse aux termes de cet article, auquel il n'a nullement été dérogé en cette partie. Ce qu'il y a seulement, c'est que quoique la caution ne soit responsable des dommages & intérêts que jusqu'à concurrence de la somme de 15000 liv. relativement à son cautionnement, l'armateur ne sera pas moins tenu des dommages & intérêts en plein; au paiement desquels son corsaire demeurera affecté par privilège, après toutefois que les créanciers plus privilégiés encore, tels que ceux indiqués dans les art. 16 & 17, tit. 14, du liv. premier auront été satisfaits. Tout cela s'entend au reste, sans préjudice du recours des parties lésées contre la caution pour l'obliger au paiement des 15000 liv. laquelle pour son indemnité ou garantie contre l'armateur, ne pourra exercer son privilège sur le même corsaire, qu'après que ces mêmes parties lésées auront été entièrement désintéressées.

Au surplus cette caution doit être reçue en présence du Procureur du Roi; parce que chargé de la défense des intérêts du public, lui seul est partie capable pour examiner si la caution offerte, est en termes d'être acceptée ou non. C'est aussi ce qui avoit déjà été réglé par ladite Ordonnance du 23 Février 1674.

Quant à l'enregistrement de la commission en guerre au Greffe de l'Amirauté, la raison de cette formalité essentielle, est la même que celle de l'enregistrement du congé nécessaire pour toute navigation; c'est-à-dire, que cet acte d'enregistrement étant supplétif au défaut de représentation de la pièce originale qui peut se perdre, sert à prouver l'existence de la commission ou du congé, & par conséquent à la conviction de l'accusé ou à sa décharge suivant les circonstances. Aussi la formalité de cet enregistrement prescrite par l'Ordonnance de 1584, art. 31, avoit-elle été expressément renouvelée & confirmée par la déclaration du premier Février 1650, art. 2 & 7.

Outre l'enregistrement de la commission, il faut encore aux termes du règlement du 14 Février 1675, que l'armateur en course dépose au Greffe de l'Amirauté le rôle de son équipage, & qu'il se soumette de faire retourner son vaisseau dans le même port, conformément à l'art. 47 de l'Ordonnance de 1584, & aux art. 2 & 8 de ladite déclaration. Notre Ordonnance n'a pas parlé à la vérité du dépôt du rôle au Greffe par rapport à la course; mais en ayant imposé l'obligation à tout armateur & capitaine, avant de mettre en mer, l'armement en course s'y trouve compris à plus forte raison.

D'ailleurs comment reconnoître sans cela, si l'équipage est composé de François pour les deux tiers au moins, aux termes des réglemens postérieurs? Le

dépôt du rôle d'équipage au Greffe est donc indispensable à tous égards, & sans cela les expéditions ne feroient pas délivrées à l'armateur ni à son capitaine.

Le rôle d'équipage en fait d'armement en course est composé, outre les officiers qui y sont en beaucoup plus grand nombre que sur les vaisseaux marchands, de matelots, de soldats & de volontaires. Le plus souvent il y a un traité par écrit, entre l'armateur & le capitaine, stipulant tant pour lui que pour son équipage, contenant le temps & les conditions de la course, de même que ce qui reviendra à l'équipage dans le produit des prises: mais il arrive aussi quelquefois qu'il n'y a point de traité, & alors le temps de la course est réglé suivant l'usage à trois mois, & la part de l'équipage est du tiers conformément à l'article 33 ci-après.

L'engagement tant des officiers, que des matelots, des soldats, des volontaires & des mousses, se fait comme pour les armemens en marchandise. On convient du *quantum* des loyers pour chacun, & ces gages sont plus ou moins considérables suivant le rang des officiers & la capacité des matelots. A l'égard des volontaires & des soldats, la condition est la même entr'eux, & les mousses comme ailleurs ne passent au plus que pour demi hommes.

De ces gages il y en a une portion qui leur est payée sur le champ & sans retour. Elle va ordinairement aux deux tiers, & c'est ce qu'on appelle *avances*. L'autre tiers ou le reste est payable au retour du corsaire; mais si le navire est pris ou périt, ce dernier tiers ou reste est perdu, art. 3 du règlement du 25 Octobre 1693.

Dans ces sortes d'engagemens, les matelots, les soldats & les volontaires ont presque toujours abusé du besoin que les armateurs avoient d'eux pour compléter leurs équipages. Se prévalant des circonstances qui ne permettoient plus aux armateurs de rompre des armemens pour lesquels ils avoient déjà fait tant de dépense, il s'en est trouvé qui ont exigé d'eux des loyers exorbitans, ce qui refroidissoit beaucoup l'ardeur pour ces sortes d'armemens si utiles à l'Etat.

Pour remédier à ce désordre, Louis XIV. rendit d'abord une Ordonnance le 27 Novembre 1689, par laquelle il régla que les loyers des moindres matelots, qui en temps de paix étoient de 4 à 5 écus, ne pourroient excéder 10 écus, & que ceux des meilleurs matelots qui étoient de 8 à 10 écus ne pourroient être portés au delà de 15, avec défenses aux capitaines & armateurs de leur en donner davantage, à peine de 3000 liv. d'amende.

Mais ce règlement n'ayant pour objet que les matelots, il en intervint un autre le 25 Novembre 1693, qui est celui ci-dessus cité, non seulement plus précis à leur égard; mais encore dont les dispositions s'étendirent à tous les gens de l'équipage.

Ce dernier règlement, qui est très-intéressant, est composé de 17 articles. Il suffira d'observer ici, que par l'art. premier, il est défendu aux armateurs, sous la même peine de 3000 liv. d'amende, de donner aux matelots plus de 30 f. de *denier à dieu* outre les gages réglés par l'article 2.

Dans cet article 2 la distribution des gages ou avances est faite en différentes classes; il est à remarquer que les officiers majors & les volontaires ne doivent avoir aucunes avances, ce qui pourtant ne s'observe plus.

Comme

Comme les gens des équipages se plaignoient, de leur côté, que les armateurs différoient trop le payement du reste de leurs avances, & le règlement des parts qui leur revenoient dans les prises, il fut réglé par la même Ordonnance du 27 Novembre 1689, que les armateurs seroient tenus à l'avenir de faire vendre les vaisseaux pris & leurs marchandises, quinze jours après avoir reçu les Arrêts qui auroient déclaré les prises bonnes, & que le temps passé, soit que la vente eût été faite ou non, ils compteroient avec leurs équipages & les payeroient entièrement de ce qui se trouveroit leur être dû; mais l'art. 10 du second Règlement dudit jour 25 Novembre 1693, a changé quelque chose à ceci, *infra* art. 33.

En cette partie ces Réglemens ont été exécutés avec assez d'exactitude; mais par rapport à l'autre, les gens des équipages se sont maintenus en possession de faire lors de leur engagement, leur condition la meilleure qu'ils ont pu, au moyen des avances qu'ils se sont fait payer secrètement, par forme de pot de vin.

Dans la présente guerre, les avances aux gens de l'équipage ont été exorbitantes; mais elles ont été stipulées imputables en entier sur leurs parts dans les prises.

Cependant ce n'est pas l'excès de ces avances, qui a le plus excité les plaintes des armateurs; c'est le refus ou le délai du service de la part de ces engagés pour la course, en s'absentant ou se cachant lorsqu'il falloit s'embarquer ou travailler à équiper le navire: c'est enfin leur désertion fréquente, soit avant le commencement de la course, soit en cas de relâche du corsaire.

Il y a sur cela un Règlement assez curieux de l'Amirauté de Dunkerque en date du 18 Novembre 1688. Il contient divers articles concernant la police de la course, le service dû par les matelots & les volontaires, leur absence affectée & leur désertion, & détermine les différentes peines qu'ils encourroient par leurs prévarications. Mais ce Règlement, bon pour Dunkerque dans le temps qu'il a été porté, nous doit affecter d'autant moins aujourd'hui, que nous avons une Ordonnance du Roi sur le même sujet en date du 31 Octobre 1691, & le Règlement dudit jour 25 Novembre 1693.

Par cette Ordonnance il fut défendu » aux matelots engagés pour la course, » de quitter leurs bords avant le temps de leur engagement expiré, & de déserter, à peine contre ceux qui, après avoir reçu des avances, se retireroient » pour prendre parti avec d'autres, d'être contraints de les restituer, d'être » mis au carcan pendant trois jours, & de tenir prison pendant un mois. A » l'égard de ceux qui quitteront pour retourner chez eux, de perdre la part » qui leur seroit acquise dans les prises, & d'être obligés de restituer les avances qui leur auroient été faites.

Il est évident que dans ce dernier cas la peine étoit trop légère. Il n'y en avoit même pas du tout, si le corsaire n'avoit encore fait aucune prise. Ainsi un matelot engagé pour la course étoit traité beaucoup plus favorablement que celui qui s'engage pour un voyage en marchandises, *suprà*, titre des matelots, art. 3.

La raison de cette indulgence venoit-elle de ce que la peur rend excusable le matelot qui, s'étant engagé pour la course, se repend de son engagement? Mais quelle excuse pour un François! Et comment l'admettre ici à la vue,

sur-tout, de l'art. 9 du même titre des matelots, qui soumet à la peine corporelle tout matelot qui abandonne le maître dans le combat ?

Quoiqu'il en soit, il fut reconnu effectivement que la peine étoit trop légère pour la désertion avant l'embarquement, & c'est ce qui fut rectifié par ledit Règlement du 25 Novembre 1693, qui, art. 11, a infligé pour ce cas la même peine que pour la désertion durant la course.

Du reste, le même Règlement, art. 4, a fixé les peines que méritent ceux qui s'engagent sous un faux nom, ou en se donnant un autre domicile que le véritable, de même que ceux qui se seront engagés à deux armateurs; & article 6 & 14, punit d'une peine pécuniaire ceux de l'équipage qui refuseront de travailler pour le service du navire.

Depuis ce Règlement, il y a l'Ordonnance du 25 Mars 1745; mais elle n'y a rien changé au fonds: elle a seulement, en interprétation des art. 5, 11 & 12, ou plutôt par extension, marqué plus en détail les différens cas de désertion, la manière de constater la désertion & de faire la recherche des déserteurs, le tout en faveur des Commissaires de la Marine, au préjudice de la Jurisdiction de l'Amirauté.

Ce qui n'a point varié non plus, c'est la permission accordée aux armateurs par l'art. 7 dudit Règlement, de substituer un autre navire corsaire à la place du premier qui se trouveroit hors d'état de servir, sur lequel navire subrogé, l'équipage seroit tenu de s'embarquer, aux mêmes conditions, pour achever la course.

Pour ce qui est de la peine des déserteurs des vaisseaux du Roi que Sa Majesté accorde aux particuliers pour la course, elle est des galeres perpétuelles, suivant l'art. 3 de la dernière Ordonnance du 15 Novembre 1745.

Au sujet des vaisseaux du Roi, cédés aux particuliers pour faire la course, c'est Louis XIV qui en a introduit l'usage, & il y a eu sur cela divers Réglemens.

Le premier est du 5 Octobre 1674. Il portoit que sur le produit des prises, il seroit prélevé avant toutes choses, ce qui seroit nécessaire pour radoubier le vaisseau & le remettre au même état qu'il étoit lorsqu'il avoit été cédé pour remplacer les consommations & les rechanges, & pour rembourser les armateurs des premières dépenses qu'ils auroient faites pour le radoub; qu'ensuite les frais de Justice & le dixième de M. l'Amiral, seroient pris sur la masse du produit des prises, & que de ce qui en resteroit, un tiers appartiendroit au Roi pour son vaisseau, un autre tiers aux armateurs pour les dédommager des munitions, vivres, &c. & l'autre tiers à l'équipage.

Par un second Règlement du 8 Novembre 1688, le Roi pour encourager la course faite de cette manière, renonça au tiers qu'il s'étoit réservé dans les prises, & en fit la remise absolue aux armateurs.

Par un troisième Règlement du 20 du même mois de Novembre, le Roi faisant encore meilleure la condition de ces armateurs, ordonna que ses vaisseaux leur seroient livrés, radoubés, agrés & carenés, avec les munitions, agrés & rechanges nécessaires, sans aucune répétition à cet égard, dérogeant encore en cette partie au premier Règlement dudit jour 5 Octobre 1674. Au surplus Sa Majesté déclara que les armateurs ne seroient point responsables de la perte des vaisseaux, & que les appointemens de ses officiers & des gardes de la marine qui y serviroient, ne seroient point à la charge des mêmes armateurs.

Intervint ensuite l'Ordonnance générale du 15 Avril 1689, qui, liv. 22, tit. 3, sans rappeler aucune des précédentes dispositions, renouvela tacitement le premier Règlement de 1674, & révoqua aussi tacitement les exceptions portées par les deux autres des 8 & 20 Novembre 1688; ce qui est une singularité remarquable par le défaut d'attention des compilateurs de cette Ordonnance.

Mais les choses ne restèrent pas long temps sur ce pied-là; en conséquence de la réserve que le Roi avoit faite par l'article 6 du même titre 3, de changer ces dispositions suivant les circonstances, il y eut un nouveau Règlement général sur ce sujet en date du 5 Décembre 1691, qui, après avoir rappelé ceux ci-dessus des 5 Octobre 1674, 8 & 20 Novembre 1688, sans faire à son tour aucune mention de ladite Ordonnance de 1689, ordonna :

1°. Qu'il ne seroit point donné pour la course de vaisseau de guerre au-dessus de quarante-quatre canons.

2°. Que lorsqu'il seroit donné quelque vaisseau pour la course, l'Intendant du port seroit un traité avec les armateurs, lequel seroit envoyé au Ministre de la Marine pour servir au jugement des prises.

3°. Que le vaisseau seroit remis radoubé & en état de naviger avec les agrêts & apparaux ordinaires, armes, canons, poudres, munitions & ustensiles nécessaires, dont il seroit fait un inventaire, au pied duquel les armateurs s'obligeroient de rendre le vaisseau au même état, & de remplacer les consommations.

4°. Que les armateurs seroient chargés de la fourniture des vivres & de la solde des équipages, au moyen de quoi les prises leur appartiendroient en entier sans que Sa Majesté y pût prétendre aucune chose, nonobstant le Règlement du 5 Octobre 1674.

5°. Que le temps pour lequel le vaisseau seroit cédé, seroit marqué dans le traité, avec soumission de la part des armateurs de le ramener dans le même port.

6°. Que les armateurs ne seroient pas responsables néanmoins de la perte du vaisseau, ni tenus de payer les appointemens des officiers du Roi & des gardes de la Marine qui y serviroient.

7°. Enfin, qu'au retour du vaisseau, & les armateurs ayant rempli leur engagement, il leur seroit donné une décharge au pied de leur traité.

Le 6 Octobre 1694, nouveau Règlement par lequel le Roi, soit pour s'indemniser en partie des pertes que ces sortes de traités lui caufoient, soit pour faire cesser les difficultés qui se rencontroient pour le remplacement des consommations des agrêts & munitions, réserva à son profit le cinquième du produit des prises, déduction faite des frais de Justice, de garde & de vente, & du dixième de l'Amiral; moyennant quoi Sa Majesté se chargea du remplacement des consommations, ou plutôt en déchargea les armateurs.

Par Ordonnance du 9 Juin 1706, il fut décidé que ce cinquième revenant au Roi, seroit exempt de tout droit de commission & des intérêts des avances, & qu'il ne seroit sujet qu'aux frais de Justice & autres portés par le Règlement de 1694, concurremment avec le tiers de l'équipage.

Enfin, par une dernière Ordonnance du premier Juillet 1709, le Roi voulut bien encore renoncer à ce cinquième dans les prises. Et c'est ainsi que plus les besoins de l'Etat deviennent pressans, plus le Roi est obligé de sacrifier ses intérêts.

Louis XV, notre Roi glorieusement regnant, a peu accordé de ses vaisseaux pour la course; & sans doute que les conditions ont été réglées alors par des traités particuliers.

Mais, pour favoriser d'autant plus cette course & en faciliter les armemens; Sa Majesté a rendu une Ordonnance le 15 Novembre 1745, pour faire observer sur les vaisseaux, dont elle donnoit le commandement aux officiers entretenus dans la marine qu'Elle jugeoit à propos de nommer, la même discipline que celle qui est établie par l'Ordonnance de 1689 à l'égard des vaisseaux qu'Elle fait armer pour son compte. En conséquence Elle a réglé :

1°. Que les officiers, mariniers & matelots nécessaires pour former les équipages de ces vaisseaux, seront levés d'autorité, ainsi qu'il en est usé pour l'armement de ses propres vaisseaux; Elle a fixé en même temps la solde qui leur sera payée avec leur conduite.

2°. Que ceux des équipages qui ne se rendront pas dans le port avant le départ des vaisseaux, & ceux qui les abandonneront sans congé avant la fin de la campagne, seront traités comme déserteurs des vaisseaux du Roi, & condamnés comme tels aux galères perpétuelles, conformément à ladite Ordonnance du 15 Avril 1689; les dispositions de laquelle seront suivies tout de même pour la punition des crimes & délits commis par les gens desdits équipages, qui seront jugés par le Conseil de Guerre dans les formes ordinaires.

3°. Enfin que les frais nécessaires pour arrêter les déserteurs & les faire conduire dans les ports, seront avancés par les armateurs, auxquels il en sera fait déduction sur la solde due auxdits déserteurs, & sur ce qui pourra leur revenir pour leur part dans les prises.

Mais quoique la course avec les vaisseaux que le Roi accorde à cette fin aux particuliers, soit sujette à des loix particulières, les armateurs ne sont pas moins obligés de remplir les formalités prescrites au sujet de la course en général; de sorte qu'ils ne peuvent se dispenser de prendre une commission en guerre de M. l'Amiral, de la faire enregistrer au greffe de l'Amirauté du lieu où se fait l'armement, d'y déposer le rôle de leur équipage, & de fournir caution aux termes du présent article.

Au reste, quiconque peut faire le commerce maritime, peut aussi s'intéresser dans un armement en course; mais comme tout chargement de marchandises est défendu sur les vaisseaux du Roi, aux Intendants & Commissaires de Marine, il leur est défendu tout de même de prendre aucun intérêt directement ni indirectement dans les bâtimens armés en course, sans la permission expresse du Roi, à peine de cassation & de 1500 liv. d'amende; Ordonnance du 5 Mai 1693 qui suit.



ORDONNANCE DU ROI,

Portant défenses aux Commissaires de la Marine de prendre aucun intérêt directement ni indirectement dans les bâtimens armés en course, à peine de cassation & de quinze cens livres d'amende.

Du 5 Mai 1693.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que quelques-uns des Commissaires de la Marine, ayant pris intérêt dans les bâtimens armés en course par ses Sujets, ils ont donné dans la distribution des matelots & les expéditions nécessaires pour leur départ, des préférences aux corsaires avec lesquels ils étoient intéressés, qui ont empêché les autres d'armer, & feroient tomber la course, s'il n'y étoit pourvu, Elle a fait très-expreses inhibitions & défenses à tous Commissaires de la Marine de prendre aucune part ni intérêt dans

les bâtimens armés en course, directement ni indirectement, sans la permission expresse de Sa Majesté, à peine de cassation & de quinze cens livres d'amende, dont la moitié sera appliquée au profit de celui qui l'aura dénoncé : enjoint aux Intendans de la Marine de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, & de la faire publier & enregistrer. Fait à Versailles, le cinq Mai 1693. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant défenses aux Matelots engagés sur les vaisseaux armés en course, d'abandonner & de quitter leurs bords avant le temps de leur engagement expiré.

Du 31 Octobre 1691.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que la plupart des matelots qui s'engagent avec ceux qui arment des vaisseaux en course, s'absentent après en avoir reçu des avances, & vont s'engager ensuite avec d'autres, ou se retirent chez eux, ce qui met les Armateurs dans l'impossibilité de continuer la course, & leur cause des pertes & des dépenses considérables : à quoi voulant pourvoir, Sa Majesté a fait & fait très-expreses inhibitions & défenses aux matelots engagés sur ses vaisseaux armés en course, de quitter leurs bords avant le temps de leur engagement expiré, & de déserter, à peine contre ceux qui, après avoir eu des avances, se retireront pour prendre parti avec d'autres, d'être

contraints de les restituer, d'être mis au carcan pendant trois jours, & de tenir prison pendant un mois ; & à l'égard de ceux qui quitteront pour retourner chez eux, de perdre la part qui leur étoit acquise dans les prises, & d'être obligés de restituer les avances qui leur avoient été faites. Enjoint Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté dans tous les Sieges & Juridictions du Royaume, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qu'elle veut être publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le trente-un Octobre mil six cens quatre-vingt-onze. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX. Et scellé.

R É G L E M E N T D U R O I ,

Pour tous les Officiers, Matelots & Soldats des vaisseaux armés en course, concernant les avances qui leur seront faites, & les parts qui doivent revenir à chacun desdits Officiers, des prises faites par les ennemis.

Du 25 Novembre 1693.

D E P A R L E R O I .

SA MAJESTÉ ayant été informée que les avances considérables que les matelots exigent des Armateurs qui équipent des vaisseaux pour la course, en mettent beaucoup hors d'état d'entreprendre des armemens, par la crainte de s'engager dans une dépense excessive, dont il est fort incertain qu'ils puissent s'indemniser, & donnent souvent occasion aux matelots de refuser de combattre, & d'obliger leurs capitaines de rentrer dans les ports avant la fin de la course pour laquelle ils se sont engagés; & voulant y pourvoir, & en même temps ôter aux matelots tout prétexte de se plaindre du retardement qu'apportent les armateurs au paiement des parts qui leur reviennent dans les prises, Elle a ordonné & ordonne ce qui suit :

P R E M I E R E M E N T .

Aucun armateur ne pourra donner aux matelots de plus fortes avances que celles qui seront ci-après spécifiées ni plus de trente sols de denier à dieu, sous quelque prétexte que ce soit, à peine de 3000 liv. d'amende; & s'il en employe dans les comptes qu'il rendra à ceux qui seront associés avec lui, l'excédant sera rayé.

II. Il sera payé pour avances aux maîtres, premier & second, cent cinquante livres.

Aux pilotes, contre-maîtres, maîtres canoniers, maîtres charpentiers, maîtres de prises, capitaines des matelots, & capitaines d'armes, cent livres.

Au second canonier, charpentiers, bosse-mans, calfats, maîtres de chaloupes, voiliers, armuriers, quartiers-maîtres, & second chirurgien, quatre-vingt livres.

Aux sergens & aux matelots, lesquels ont la plus haute paye sur les vaisseaux de Sa Majesté, soixante-fix livres.

Aux matelots qui ont une paye moindre, soixante livres.

A ceux qui n'ont point encore servi, & n'ont fait qu'un voyage ou campagne, & aux soldats, quarante-cinq livres.

Aux mouffes forts qui ont navigué, vingt-sept livres.

Aux nouveaux mouffes, dix-huit livres.

A l'égard des officiers-majors, ils n'auront aucunes avances, de même que les volontaires.

III. Les avances seront payées aux équipages, les deux tiers comptant avant le départ du navire, & l'autre tiers cinq jours après son retour: s'il est pris ou perdu, le tiers restant ne sera point acquitté.

IV. Les matelots ou soldats qui prendront un faux nom, ou qui supposeront un domicile autre que celui qu'ils ont effectivement, ce qu'ils ne font que dans le dessein de voler les avances qui leur sont faites, seront mis au carcan pendant trois jours, & resteront en prison pendant un mois à leurs frais; & s'ils sont convaincus d'avoir reçu des avances de deux armateurs, ils seront punis du fouet, & gardés en prison jusqu'à ce qu'ils les aient restitués, à moins qu'ils ne soient demandés par le premier armateur ou capitaine avec lequel ils se seront engagés; auquel cas il sera obligé de les représenter au retour pour être contraints de restituer les avances qu'ils auront reçu des autres. Et pour ôter aux matelots toute occasion de tomber dans cette faute, Sa Majesté fait défenses aux armateurs & capitaines d'en engager aucuns qu'ils ne leur aient représenté le congé à eux accordé par le Commissaire du département qu'ils ont quitté, & la permission du Commissaire de celui dans lequel ils sont, à peine de cinq cens livres d'amende. Fait pareillement Sa Majesté défenses, sous la même peine, d'engager aucuns de ceux qu'on nomme volontaires, s'ils n'ont un certificat de leur véritable nom & qualité, certifié par le Juge du lieu où ils sont nés, à la réserve du port de

Dunkerque, où l'usage établi de recevoir les matelots étrangers, sera souffert jusqu'à ce qu'autrement, par Sa Majesté, en ait été ordonné.

V. Les engagements pour la course ordinaire ne pourront être de plus de quatre mois, à compter du jour que le vaisseau mettra à la voile, compris le temps des relâches, à l'exception de celles qui seront pour amener des prises, prendre des vivres, faire de l'eau, espalmer, & pour d'autres nécessités pressantes, pour lesquelles on ne pourra employer plus de quinze jours; & le temps qui excédera ce terme, sera compté sur les quatre mois, pendant lesquels Sa Majesté fait défenses à tous officiers, mariniens & matelots de quitter le navire sous quelque prétexte que ce soit, à peine de restitution des avances qu'ils auront reçu, à laquelle ils seront contraints par corps, d'être exposés au carcan pendant trois jours, & d'être privés des parts qui leur reviendroient dans les prises qu'ils auront faites.

VI. L'équipage sera obligé de travailler à ce qui sera nécessaire & ordonné par le capitaine, pour le service du navire, lorsqu'il sera de relâche; & il sera retenu trente sols par jour à ceux qui y manqueront, pour autant de jours qu'ils y auront manqué, sur le certificat de l'écrivain, visé par le capitaine, & le tiers de ce qui aura été ainsi retenu, sera distribué à ceux qui auront travaillé.

VII. Il ne sera rien déduit à l'équipage, en cas que le vaisseau désarmé par l'ordre des armateurs, avant sa course finie; mais si pendant l'armement ou avant le temps de la course expiré, le vaisseau se trouve hors d'état de servir, les armateurs pourront en substituer un autre en sa place, & l'équipage sera obligé de s'y embarquer aux mêmes conditions pour continuer la course.

VIII. Fait Sa Majesté défenses à tous armateurs, capitaines, officiers & autres, de régler ni stipuler aucunes parts dans les prises aux officiers-majors, officiers-mariniens, matelots, volontaires & soldats, avant l'embarquement, ainsi qu'il s'est pratiqué jusqu'à présent; voulant qu'elles ne soient réglées qu'au retour des vaisseaux par le capitaine & les officiers-majors, à proportion du mérite & du travail de chacun, huitaine après le désarmement, & plutôt s'il est possible, en présence de l'écrivain du bord.

IX. Le capitaine en chef ne se pourra taxer, & prendre plus de douze parts; le capitaine en second, dix; les deux premiers lieutenans, huit; les autres lieutenans, l'écrivain & le premier maître, six; les enseignes, le maître chi-

rurgien & les deux maîtres, quatre; les maîtres de prises, pilotes, contre-maîtres, capitaine de matelots, capitaines d'armes, maîtres canoniers & maîtres charpentiers, trois parts; les seconds canoniers, charpentiers, calfats, bosomeans, maîtres de chaloupes, voiliers, armuriers, quartier-maître & second chirurgien, deux parts; les volontaires, une ou deux parts de plus; les matelots, à proportion de leur travail & capacité; les soldats, demi-part, trois quarts de part, & jusqu'à une part suivant leurs mérites & services; & les mouffes, un quart de part ou demi part, suivant leurs forces. Et à l'égard des veuves & héritiers de ceux qui seront morts dans les combats, & de ceux qui y auront été blessés ou estropiés, les capitaines & officiers-majors pourront leur donner, outre leurs parts, la somme qu'ils jugeront à propos, pourvu qu'elle n'excede pas la valeur du double desdites parts, laquelle somme sera prise sur le total du provenu desdites prises.

X. Vult Sa Majesté que les armateurs soient tenus de remettre au Greffe de l'Amirauté, dans le ressort de laquelle les prises auront été amenées, les Arrêts du Conseil qui les auront déclarées bonnes, dans six semaines du jour de la date desdits Arrêts, pour y être enrégistrés, & ensuite procédé à la vente, si elle n'a été faite, & à la liquidation du produit des prises; à l'effet de quoi les armateurs en remettront les comptes pardevant les Officiers de l'Amirauté, avec l'état en détail des avances faites aux équipages, & le règlement des parts quinzaine après la livraison des marchandises, qui commencera dès le lendemain de la vente, & se fera sans aucune discontinuation; de sorte que chacun puisse connoître promptement ce qui lui revient, & le tiers appartenant aux équipages, être payé sur le champ. Et faute par les armateurs de satisfaire au contenu du présent article, Sa Majesté permet aux Officiers de l'Amirauté, d'adjudger, par manière de provision, aux matelots une somme pareille à celle qu'ils auront reçu pour leurs avances.

XI. L'équipage sera tenu de se rendre à bord lorsque le vaisseau sera prêt, vingt-quatre heures après l'avertissement qui en aura été fait avec le tambour, à peine de tenir prison, & d'être mis aux fers jusqu'au départ; & si quelques-uns laissent partir le vaisseau sans s'y embarquer, ils seront punis comme déser-teurs, & comme tels condamnés à rapporter les avances qu'ils auront reçues, à tenir un mois de prison, & à être mis au carcan pendant trois jours; seront encore obligés les officiers-mariniens & matelots de travailler à bord, lorsqu'ils en

ront requis par les armateurs & capitaines, en payant vingt sols par jour à chacun.

XII. Fait Sa Majesté défenses à tous officiers, matelots, soldats, volontaires & mous-fes, de quitter le vaisseau pendant sa course, en quelque lieu & sous quelque prétexte que ce puisse être, sous les peines portées au précédent article.

XIII. Tout officier, matelot, volontaire ou soldat qui excitera sédition, portera les autres à la révolte, qui fera faire de l'eau au navire, perdre le pain, ou couler les boissens, sera puni de mort; ceux qui couperont ou leveront les cables des vaisseaux, se rendront maîtres du gouvernail, ou de quelqu'autre maniere que ce soit, forceront les capitaines d'entrer dans le port avant le temps de leur engagement expiré, seront punis du fouet, & l'équipage solidement condamné à la restitution des avances qui auront été faites, à la réserve du capitaine & des officiers qui s'y seront opposés. Et à l'égard de ceux qui rompent les caisses, coffres ou balots dans les prises, ou en auront enlevé quelques marchandises, qu'ils n'aient point déclarée vingt-quatre heures après leur arrivée, ils seront condamnés au carcan, même privés de leur part dans les prises, suivant l'exigence des cas.

XIV. L'équipage sera obligé de désarmer le navire, lorsqu'il sera de retour de la course, & de l'amarrer à quai; ce qui se fera en quatre jours, & le cinquieme les armateurs payeront aux matelots le tiers restant de leurs avances, quand même il n'y auroit aucune prise, sur lequel tiers il sera déduit trente sols par jour à chacun de ceux qui auront manqué de travailler au désarmement, sur le certificat des capitaines, premier lieutenant, & de l'écrivain, pourvu toutefois qu'ils n'en aient point été empêchés par maladies.

XV. Aussi-tôt qu'il y aura quelque prise faite, l'écrivain prendra l'ordre du capitaine pour aller à bord se saisir des clefs, mettre le sceau sur les écoutilles, chambres, coffres,

armoires, balots, tonneaux, & autres choses fermantes à clef, ou emballées, sans en excepter le coffre du capitaine pris, qui sera gardé à bord du vaisseau preneur, & remis entre les mains de l'armateur, lequel, après en avoir fait l'ouverture en présence des Officiers de l'Amirauté, le rendra au capitaine, pourvu qu'il n'excède pas la valeur de cinq cens écus; & s'il l'excède, il lui payera cette somme, & le surplus fera partie du produit de la prise.

XVI. Le capitaine en second qui sera envoyé à bord du vaisseau pris, ou l'écrivain, se rendront maîtres de tous les papiers qu'ils y trouveront, dont il sera fait un inventaire en présence des officiers du vaisseau pris, qui le signeront, ou seront interpellés de le faire; & en cas de refus, en sera fait mention au bas de l'inventaire, lequel sera signé de l'officier qui aura été envoyé à bord de la prise, & d'un autre officier du vaisseau preneur; après quoi ils seront remis dans le sac cacheté, à celui qui sera choisi par le capitaine pour conduire la prise, qui les remettra au même état entre les mains des Officiers de l'Amirauté du port où elle abordera.

XVII. Permet Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté de condamner ceux qui contreviennent au présent Règlement, aux peines pécuniaires qui y sont portées, & jusqu'à celle du carcan inclusivement en dernier ressort, pourvu qu'ils soient au nombre de sept officiers ou gradués, lorsqu'ils jugeront les cas pour lesquels il écherra de condamner à la restitution des avances, & un mois de prison, ou au carcan, leur en attribuant à cet effet toute Cour & Jurisdiction. Voulant au surplus que ledit Règlement soit lu, publié & affiché par-tout où besoin sera, & particulièrement sur le port, à ce qu'aucun n'en prétende cause d'ignorance; & enjoignant auxdits Officiers de tenir la main à ce qu'il soit ponctuellement exécuté. Fait à Versailles, le vingt-cinq Novembre mil six cent quatre-vingt-treize. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.



ORDONNANCE DU ROI,

Portant Règlement pour la punition des Officiers, Mariniers & Matelots défecteurs des navires armés pour la course.

Du 25 Mars 1745.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter le Règlement du 25 Novembre 1693, concernant les équipages des navires armés en course, & étant informée qu'il se trouve dans l'exécution des dispositions contenues dans ledit Règlement, à l'égard des gens de mer qui déserteront desdits navires, des difficultés qui ne permettent pas d'y remédier aussi promptement qu'il est nécessaire pour maintenir le bon ordre & la discipline; à quoi désirant de pourvoir, Sa Majesté interprétant les articles 5, 11 & 12 dudit Règlement du 25 Novembre 1693, a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les officiers marinières, matelots & autres gens qui auront reçu des avances pour s'embarquer sur des navires armés pour la course, seront tenus de se rendre à bord, lorsque lesdits navires seront prêts, vingt-quatre heures après l'avertissement qui en aura été donné. Il sera fait perquisition des défecteurs par les archers de la marine, suivant les ordres qui en seront donnés sur la demande des armateurs, par les commissaires de la marine, ou autres officiers chargés du détail des classes des gens de mer, lesquels pourront même dans les cas où ils l'estimeront nécessaire, faire établir des soldats ou des archers de la maréchaussée en garnison dans les maisons desdits défecteurs pour les obliger de se présenter.

II. Ceux qui après avoir été ainsi poursuivis se rendront d'eux-mêmes à bord du navire, payeront seulement les frais de la poursuite, sans subir d'autre punition; & ceux qui seront arrêtés & conduits par les soldats ou archers dans lesdits navires, seront, outre ledit paiement, mis & retenus aux fers jusqu'au départ. Enjoint Sa Majesté aux capitaines desdits navires, d'y tenir exactement la main, à peine de répondre en leur propre & privé nom de l'évasion des matelots & autres gens de l'équi-

page qui auront été ainsi conduits à bord des navires, & des frais qui pourront en résulter au préjudice des armateurs, tant pour les avances qui leur auront été données, que pour les poursuites.

III. Les matelots & autres gens de l'équipage qui ne se seront pas rendus à bord, lorsque le navire sera parti, seront réputés défecteurs dudit navire, à moins qu'il ne soient justifiés par des certificats du Curé de leurs paroisses & d'un maître Chirurgien juré, qu'ils ont été & sont actuellement détenus chez eux, pour cause de maladie; au défaut de quoi la défection sera, dans ledit cas, valablement constatée, en vertu de la dénonciation qui en sera donnée par écrit, signée du capitaine & de l'armateur du navire, laquelle sera reçue sans frais par les officiers du Siège de l'Amirauté; & il sera remis par l'armateur un double de ladite dénonciation au Commissaire de la marine, ou autre Officier chargé du détail des classes des gens de mer.

IV. Les officiers marinières, matelots & autres gens qui auront ainsi défecté des navires expédiés pour la course, seront contraints de restituer les avances qu'ils auront reçues, & détenus pour la première fois en prison pendant un mois, & le double en cas de récidive. Les mêmes peines de prison & restitution des avances seront imposées à ceux qui déserteront après le départ des navires des ports de l'armement dans les lieux où lesdits navires relâcheront; & ils perdront en outre les parts qui leur reviendroient dans les prises que lesdits navires pourroient avoir faites, dont le montant sera déposé au x Bureaux des classes, pour en être ensuite disposé, suivant les ordres de Sa Majesté. La défection sera dans ledit cas, valablement constatée, en vertu d'une dénonciation donnée par écrit par ledit capitaine, signée de lui & de trois principaux officiers du navire, laquelle sera reçue sans frais par les officiers du Siège de l'Amirauté, & il sera remis un double de ladite dénonciation au commissaire de la Marine, ou autre of-

ficier chargé du détail des classes des matelots.

V. Lesdites peines seront censées encourues par le seul fait de la désertion, & sans qu'il soit fait aucune autre procédure ni informations pour les faire subir aux délinquans. Enjoint Sa Majesté, pour l'exécution de l'article ci-dessus aux Commissaires de la Marine, ou autres officiers chargés du détail des classes des matelots, de faire arrêter le plus promptement qu'il sera possible, en vertu des dénonciations qui leur auront été remises par les armateurs ou capitaines des navires, les officiers, mariniers & matelots déserteurs de bâtimens armés pour la course, & de les faire constituer dans les prisons pour y être détenus pendant le temps réglé par ledit article, aux frais desdits officiers, mariniers & matelots. Enjoint pareillement Sa Majesté auxd. commissaires & autres officiers, de commander lesdits déserteurs pour le service de ses vaisseaux, après qu'ils auront subi la peine de la prison, & de les envoyer pour cet effet dans les ports où Sa Majesté fait armer ses vaisseaux, afin qu'ils se forment à la discipline par la pratique de celle qui est observée dans lesdits vaisseaux.

VI. Si parmi le nombre d'officiers, mariniers, matelots & autres gens dénommés dans les dé-

nonciations remises par les capitaines ou armateurs, il s'en trouve qui soient d'autres départemens ou quartiers, que celui où sera établi le commissaire ou autre officier chargé du détail des classes qui aura reçu la dénonciation, ledit Commissaire sera tenu d'en envoyer sans délai des extraits collationnés par lui, à chacun des officiers des classes préposés dans les différens quartiers d'où se trouveront les Officiers mariniers & matelots déserteurs des navires expédiés pour la course; & seront lesdits officiers, en vertu desdits extraits, tenus d'exécuter à l'égard desdits déserteurs, ce qui est porté par les articles 4 & 5 du présent Règlement.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant Général en la Province de Bretagne, aux Intendans de la Marine & des classes, Commissaires Généraux & Ordinaires de la Marine & autres officiers qu'il appartiendra, de tenir la main, chacun en droit soit, à l'exécution du présent Règlement, lequel sera enregistré dans les Sièges d'Amirauté, lu, publié & affiché par tout où besoin sera. Fait à Versailles, le vingt-cinquième jour de Mars mil sept cent quarante-cinq. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Pour faire observer parmi les équipages des vaisseaux de Sa Majesté, accordés à des particuliers pour faire la course, la même police & discipline établie à l'égard des vaisseaux armés pour le service de Sa Majesté.

A Fontainebleau le 15 Novembre 1745.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant bien voulu à l'occasion de la présente guerre, accorder à différens particuliers plusieurs de ses vaisseaux & autres bâtimens pour faire la course contre les ennemis de l'Etat & ayant destiné pour le commandement desdits vaisseaux, des officiers entretenus dans la Marine, ou d'autres personnes qu'Elle a autorisées à faire pendant la campagne les fonctions desdits officiers, & à tenir le même rang, Elle a estimé nécessaire de faire observer parmi les équipages desdits vaisseaux, la même discipline établie à l'égard des armemens faits par Sa Majesté, par l'Ordonnance du mois d'Avril 1689, afin d'assurer l'expédition des susdits vaisseaux & autres bâtimens qu'Elle a déjà accordés, ou qu'Elle pourra encore accorder par la suite à des particuliers pour faire la course,

& de maintenir leurs équipages dans l'ordre & la régularité qui convient à la qualité des vaisseaux & à leurs destination; à l'effet de quoi Sa Majesté a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les officiers-mariniers & matelots nécessaires pour former les équipages des vaisseaux & autres bâtimens accordés par Sa Majesté à des particuliers pour faire la course, seront levés d'autorité par les Commissaires de la Marine & les autres officiers chargés du détail des Classes par ordre des Intendans de la marine; ainsi qu'il en est usé à l'égard des armemens faits par Sa Majesté.

II La solde desdits officiers-mariniers & matelots levés pour servir sur des vaisseaux de Sa

Majesté armés pour la course, sera réglée, savoir, pour les officiers-mariniers, à proportion de la qualité qu'ils auront, depuis trente jusqu'à soixante livres au plus; celles des matelots, depuis dix-huit livres jusqu'à vingt-quatre, suivant leur capacité & le nombre de campagnes ou voyages qu'ils auront faits; celles des novices depuis douze jusqu'à dix-huit livres; & celles des mouffes, depuis huit jusqu'à dix livres. La conduite sera payée aux officiers mariniers, sur le pied de quatre sols par lieue; & aux matelots, novices & mouffes, à trois sols aussi par lieue, conformément au Règlement du premier Août 1743.

III. Lesdits officiers-mariniers, matelots & novices, levés pour le service desdits vaisseaux, qui ne se rendront pas dans le port où ils seront armés, avant le départ desdits vaisseaux, & ceux qui les abandonneront sans congé avant la fin de la campagne, seront traités comme les déserteurs des vaisseaux de Sa Majesté, & condamnés comme tels aux galères perpétuelles, conformément à ce qui est porté par l'Ordonnance du 15 Avril 1689, pour la police des ports & arsenaux de Marine.

IV. Veut Sa Majesté que toutes les autres dispositions portées par ladite Ordonnance sur la police qui doit être observée dans ses vaisseaux, & pour la punition des crimes & délits commis par leurs équipages, soient exécutées à l'avenir à l'égard des officiers-mariniers, matelots, soldats & autres gens de mer, embarqués dans les vaisseaux & autres bâtimens qu'elle aura accordés à ses Sujets pour faire la course; à l'effet de quoi Elle autorise les Conseils de Guerre qui sont assemblés dans les ports & ar-

senaux de Marine, à juger les déserteurs desdits vaisseaux & autres bâtimens, & ceux qui seront prévenus d'autres crimes & délits; leur attribuant pour lesdits Jugemens, toute Cour, Jurisdiction & connoissance; & icelles interdisant à toutes les Cours & autres Juges.

V. Enjoint Sa Majesté aux Commissaires de la Marine & autres officiers chargés du détail des classes, de faire arrêter sans délai les officiers-mariniers, matelots & autres gens de mer, déserteurs desdits vaisseaux, & de les faire conduire incessamment dans le plus prochain port ou arsenal de Marine, pour qu'ils soient jugés par le Conseil de Guerre, qui y sera pour cet effet assemblé.

VI. Les frais nécessaires pour arrêter lesdits officiers-mariniers & matelots, & pour les faire conduire dans lesdits ports ou arsenaux, seront avancés par les armateurs sur les ordres des Intendants de la Marine, & le montant en sera déduit sur la remise qu'ils feront dans les Bureaux des Classes, de la solde dûe auxdits déserteurs, & de ce qui peut leur revenir sur le produit des prises.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant Général en la Province de Bretagne, aux Vice-Amiraux, Lieutenans Généraux, Intendants, Chefs-d'Escadre, Commissaires Généraux, & tous autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Fontainebleau, le quinze Novembre mil sept cent quarante-cinq. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*,

PHÉLYPEAUX.

ARTICLE III.

DÉFENDONS à tous nos sujets de prendre Commissions d'aucuns Rois, Princes ou Etats étrangers, pour armer des vaisseaux en guerre, & courir la mer sous leur bannière, si ce n'est par notre permission, à peine d'être traités comme pirates.

Ces défenses générales & indéfinies ne souffrent aucune exception. Elles s'étendent aux commissions qui seroient prises des Princes amis ou alliés, comme à celles des Princes neutres ou suspects; elles regardent aussi le temps de paix comme le temps de guerre.

La raison générale pour tous ces cas, est que c'est une sorte de défection avec engagement au service d'une puissance étrangère, que d'implorer sa

G g ij

protection pour courir la mer & combattre sous sa bannière, par préférence à celle de son Souverain.

L'alliance du Souverain avec le Prince dont on prendroit la commission, ne sauroit tenir lieu d'excuse, parce que ce n'en est pas moins une Puissance étrangère. Ainsi je ne saurois être de l'avis de M. le Chevalier d'Abreu dans son *Traité des prises en mer*, deuxième part. chap. premier, où il prétend que si les deux Princes suivent le même parti, le sujet d'un d'eux peut licitement prendre une commission aussi de chacun d'eux; sur quoi voir le *Journal étranger* du mois de Février 1756, page 203: d'ailleurs si la commission du Prince étranger étoit pour courir sur ses ennemis alliés du Souverain, ou avec lesquels ils entendent garder la neutralité, ce seroit donner lieu à des justes plaintes de leur part, qui pourroient enfin conduire à une rupture.

Il est donc évident que cela ne se peut faire sans la permission du Roi, & qu'une pareille contravention mérite la peine dûe aux pirates, comme le décide cet article d'après l'art. 4 de la Déclaration du premier Février 1650, l'Arrêt du Conseil du 26 Août de la même année, & celui du 31 Octobre 1662.

Cette même Déclaration au surplus, à ces mots, *tous nos sujets*, ajoute, *domiciliés & non domiciliés en notre Royaume & pays de notre obéissance*, & cette addition doit être sous-entendue dans notre article; parce que des François pour être allés s'habituer dans un pays étranger, n'en sont pas moins François & sujets du Roi, jusques-là que s'ils prennent les armes contre le Roi, ou s'ils font la course contre les vaisseaux François, ils sont dignes de mort, comme rebelles à leur Roi & traîtres à la patrie.

Quant à la peine dûe aux pirates & forbans, elle est du dernier supplice suivant l'opinion commune, parce que ce sont des ennemis déclarés de la société, des violateurs de la foi publique & du droit des gens, des voleurs publics à main armée & à force ouverte.

Une réflexion à faire à ce sujet, est qu'il est étonnant de voir depuis plusieurs siècles, des Etats en forme de République ou autre Gouvernement, qui ne subsistent que de rapines, & qui toujours en guerre, courent perpétuellement sur les vaisseaux qu'ils rencontrent, sans respect même pour les pavillons des Princes, ou en état de les châtier, ou à qui ils ont fait payer le privilège d'épargner leurs sujets. Il est étonnant, dis-je, que les Princes Chrétiens, & sur-tout ceux qui ont le plus à craindre des déprédations de ces ennemis du genre humain, n'aient pas encore songé à s'unir pour exterminer ces barbares.

Quoiqu'il en soit les vrais pirates méritent la mort, & c'est le droit commun des nations. *Stypmannus, ad jus maritimum, parte quartâ, cap. 18, n. 85, & seq. fol. 578. Nec enim aliud meruerunt publicæ fidei violatores, & innocentium sanguinis ac fortunarum prædones*, dit *Loccenius, de jure maritimo, lib. 2, cap. 3, n. 9, fol. 153*. Il assujettit avec raison à la même peine les receleurs des pirates & ceux qui leur donnent retraite. Cependant l'Ordonnance du 5 Septembre 1718, en même temps qu'elle prononce la peine de mort contre les forbans & pirates, n'assujettit leurs auteurs, complices & adhérens qu'à la peine des galères perpétuelles, avec confiscation de leurs biens. On la trouvera sur l'art. 10 ci-après.

Par cette raison, il est permis à quiconque de les arrêter pour leur faire subir la peine que mérite leur crime. Mais il n'est pas permis de les tuer autrement

que dans le combat, & il faut nécessairement les déférer à la Justice; *salvâ tamen magistratui loci jurisdictione criminali & instructione de modo persequendi piratas*, dit le même Loceenius, *ibid. n. 1, fol. 141.*

L'article 47 des Jugemens d'Oleron, en cas de naufrage d'un vaisseau de pirates, permettoit de les piller & de les *spolier* de leur biens: ce que Cleirac pag. 158, s'efforce d'appuyer d'autorités auxquelles on peut joindre celles de Peckius & de Vinnius, *ad rem nauticam fol. 370 & 372*, & de Stracha, *de nautis, parte 3, n. 31, & de navibus, parte 2, n. 16.* Mais aujourd'hui le pillage n'est pas moins défendu à leur égard que par rapport à tous autres navigateurs.

1°. Parce que tout navire naufragé est indistinctement mis sous la protection & sauve-garde du Roi.

2°. Parce qu'il n'appartient pas aux particuliers de décider si un navire exerce la piraterie ou non, ce seroit entreprendre sur les droits de la Justice.

3°. Enfin parce que si le vaisseau & les biens d'un pirate sont sujets à confiscation, ce ne peut-être qu'au profit du Roi ou de M. l'Amiral; au moyen de quoi s'emparer des biens d'un pirate ce seroit entreprendre sur le droit de confiscation.

C'est ce qui résulte au reste de la disposition des articles premier & 18 du titre des naufrages, aux termes desquels il n'appartient qu'aux officiers de l'Amirauté de s'assurer des hommes, vaisseaux & marchandises, en cas de naufrage ou échouement des navires ennemis ou pirates.

Reste de savoir, si parce que notre article veut que les contrevenans soient traités comme pirates, il y auroit lieu effectivement à la condamnation à mort. Il me semble que cela dépendroit des circonstances ou des suites plus ou moins fâcheuses qu'auroit eu la course.

ARTICLE IV.

SERONT de bonne prise tous vaisseaux appartenans à nos ennemis, ou commandés par des pirates, forbans, ou autres gens courans la mer, sans Commission d'aucun Prince ni Etat Souverain.

QUiconque navige, qu'il soit armé en guerre ou en marchandise, sans commission, congé ou passe-port, d'aucun Prince ou état Souverain, est de bonne prise, parce que dès-là il est réputé pirate ou forban, quoiqu'il n'en fasse pas réellement le métier, & quoiqu'il n'y ait pas de guerre avec sa nation.

S'il en étoit autrement en effet, on ne pourroit pas quelquefois reconnoître si le vaisseau seroit ennemi ou neutre. Il est donc naturel de le regarder comme forban ou comme ennemi; & de manière ou d'autre, il est nécessairement de bonne prise, s'il n'est muni d'un passe-port du Roi: ce qui n'est pas fort extraordinaire en temps de guerre. En ce cas, il est défendu de l'arrêter, de quelque nation étrangère qu'il soit, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, de prison & de plus grande peine s'il y échoit. Ordonnances des 5 Août 1676, & 7 Décembre 1689, confirmées par une autre du 18 Mars 1705, qui a ajouté la peine corporelle contre le Capitaine en cas de récidive.

On comprend que ces défenses s'étendent aux vaisseaux ennemis comme aux autres étrangers ; mais il faut, non seulement que le passe-port du Roi soit représenté ; mais encore que le capitaine qui en est porteur soit en termes de pouvoir s'en servir, eu égard aux temps, aux lieux, & aux objets pour lesquels il a été accordé, sans quoi l'arrêt est bon & le vaisseau de bonne prise. Lettres de Louis XIV, à M. le Comte de Toulouse des 26 Octobre 1707, & 27 Juin 1708. Ordonnance conforme du 19 Novembre 1710.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui défend aux Corsaires d'arrêter les vaisseaux Ecoffois, qui sont porteurs de passe-ports de France.

Du 18 Mars 1705.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que les armateurs François arrêtent tous les jours, sans aucun égard pour ses passe-ports, les bâtimens Ecoffois qui en sont munis : & voulant les traiter favorablement, & réprimer cette contravention à ses ordres, qui, en exposant les marchands à la ruine de leur commerce, fait aussi souvent perdre aux armateurs le fruit de leur course, Sa Majesté a fait & fait très-expresses inhibitions & défenses à tous Corsaires & Armateurs François d'arrêter aucuns bâtimens Ecoffois munis de ses passe-ports, lorsqu'ils

suivront les conditions & la destination qui y sont portées ; à peine de tous dépens, dommages & intérêts, & de punition corporelle contre le Capitaine qui sera tombé en récidive. Mande Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance ; & aux Officiers de l'Amirauté, de la faire lire, publier & afficher par-tout où besoin sera. Fait à Versaillles, le dix-huitieme Mars mil sept cent cinq.

Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant révocation des passe-ports accordés aux Hollandois, & qu'on ne doit pas avoir égard aux passe-ports à la teneur desquels il y a contravention, dont le délai est expiré.

Du 19 Novembre 1710.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que les passe-ports qu'Elle a bien voulu jusqu'à présent accorder aux Hollandois pour faire venir leurs navires dans les ports du Royaume, charger les marchandises & denrées dont ils ont besoin, n'ont produit que leur avantage particulier, sans le communiquer au Royaume par une récipro-

cité toute juste & toute naturelle ; que l'abus même qu'ils en ont fait, en prêtant leurs noms à ceux à qui le Roi avoit refusé pareille faveur, a rendu presque sans fruit les armemens en course, & n'a servi qu'à rendre plus libre & plus facile le commerce qu'ils ont fait, au préjudice même du Royaume, dans les pays étrangers,

dont les avantages infinis qu'ils en ont retiré, retournent aujourd'hui contre l'Etat même de qui ils tiennent ces avantages. Sa Majesté a jugé à propos de les priver d'une utilité si considérable pour eux, & si domageable à ses sujets; & a résolu & arrêté de ne leur accorder à l'avenir aucuns passe-ports. Voulant cependant Sa Majesté, pour ne manquer en rien à ce qu'exigent d'elle les engagements de ses paroles & de ses permissions, que les passe-ports qui ont été délivrés jusqu'à présent, aient leur exécution jusqu'au jour de leur expiration, en satisfaisant aux clauses & conditions y mentionnées. Permet Sa Majesté à ses sujets de courre sur les navires Hollandois qui n'auront point de Passe-ports, qui en auront d'expirés, ou qui se trouveront en contravention, & de les arrêter en quelques endroits qu'ils les rencontrent; même les bâtimens Hollandois munis de passe-ports du

Roi d'Espagne, qui seront dans ces cas. Veut aussi Sa Majesté, que ceux qui, au préjudice des clauses des passe-ports, ne seront pas retournés chez eux dans le temps marqué, & seront restés dans les ports du Royaume, après l'expiration de leurs passe-ports, y soient arrêtés & confisqués.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Vice-Amiraux, Lieutenans Généraux, Intendans, Chefs-d'Escadre, Capitaines des vaisseaux, Commissaires de la Marine, Officiers de l'Amirauté, & tous autres qu'il appartiendra, de tenir chacun en droit foi, la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qu'Elle veut être lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le dix-neuvieme jour de Novembre mil sept cent dix. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ARTICLE V.

TOUT vaisseau combattant sous autre pavillon que celui de l'Etat dont il a Commission, ou ayant Commissions de deux différens Princes ou Etats, sera aussi de bonne prise; & s'il est armé en guerre, les capitaines & officiers seront punis comme pirates.

TOUT capitaine de navire qui combat sous un autre pavillon que celui de l'Etat, dont il a commission, commet un crime, qu'il soit armé en guerre ou en marchandise seulement. C'est un dol & une fausseté dont il se rend coupable, sans compter l'injure qu'il fait au Prince dont il a pris la commission, en méprisant son pavillon pour combattre sous un autre.

Ainsi étant pris en pareil cas, non seulement il est de bonne prise; mais encore il est punissable suivant les loix de la guerre. Notre article à la vérité ne le soumet à être traité comme pirate, qu'au cas qu'il soit armé en guerre: mais la raison est la même pour le cas de l'armement simple, dès qu'il y a combat.

Par les anciennes Ordonnances, tout navire François étoit obligé de porter les bannieres, étendards & enseignes de l'Amiral; c'est-à-dire, le pavillon François. Ordonnance de 1517, art. 19; de 1543, art. 15, & de 1584, art. 28; de maniere qu'il étoit défendu d'en arborer d'autre pour faire la guerre, comme le porte l'art. 4 de la Déclaration du premier Février 1650, confirmée par l'Arrêt du Conseil du 13 ou 17 Août 1658.

Cette franchise naturelle à la nation, a subsisté long-temps encore après; quoique les ennemis n'en usassent pas de même par rapport au pavillon de leur Souverain; jusques-là que Louis XIV, par son Ordon. du 23 Février 1674, voulut qu'en cas de prise d'un vaisseau allié ou neutre, sans raison apparente & légitime, les armateurs qui se trouveroient saisis de plusieurs pavillons, fussent poursuivis comme voleurs publics & forbans, & que leur procès leur

fût fait suivant la rigueur des Ordonnances, comme présumés s'être servis d'un pavillon étranger pour tromper le vaisseau pris & l'engager au combat.

On ne voit point précisément quand cet usage, qui donnoit aux ennemis un si grand avantage sur nous, a changé; mais on peut dire du moins que cet article le supposoit abrogé dès-lors, puisqu'il ne parle que du combat sous pavillon étranger.

Aussi depuis ce temps-là a-t-il toujours été permis aux armateurs en course d'avoir à bord tels pavillons qu'ils jugent à propos, & de s'en servir au besoin; soit pour reconnoître par-là plus aisément les vaisseaux qu'il rencontrent, soit pour éviter la poursuite de ceux qu'ils croient plus forts qu'eux. Ce qu'il leur est défendu seulement, c'est de tirer le coup d'assurance ou de semonce sous pavillon étranger, à peine d'être privé du provenu de la prise qui sera confiscuée au profit du Roi, si le vaisseau est reconnu ennemi; & en cas que le vaisseau pris soit jugé neutre, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, tant contre le capitaine que contre l'armateur. C'est la disposition de l'Ordonnance du 17 Mars 1696; de manière qu'il ne seroit plus temps d'arborer le pavillon François après avoir tiré le coup de canon d'assurance ou de semonce V. *infra* art. 12, *in fine*, & le tr. des prises de M. le Chevalier d'Abreu, part. 2, chap. 8, pag. 86 & suiv.

Cependant, comme le présent article n'assujettit à la peine de la contravention qui y est portée, que les capitaines & officiers, sans y envelopper l'équipage qui ne peut pas être censé avoir part à la faute, par identité de raison, il est intervenu une autre Ordonnance, en interprétation de celle du 17 Mars 1696, en date du 18 Juin 1704, portant, » que les équipages des vaisseaux corsaires qui auront fait quelque prise, après avoir tiré le coup d'assurance ou » de semonce sous pavillon autre que celui de France, ne seront point privés » de la part qu'ils doivent avoir dans la prise, suivant la convention faite avec » les armateurs; » de manière que la confiscation ne tombe que sur l'armateur & le capitaine: laquelle dernière Ordonnance a été confirmée par Arrêt du Conseil du 23 Janvier 1706, en même temps qu'il y a été réglé que la confiscation ordonnée au profit du Roi appartiendroit désormais à M. l'Amiral, de même que celle des rançons excédantes la somme prescrite par les Ordonnances. Cet arrêt est rapporté *suprà* tit. de l'Amiral, art. 10.

Effectivement ces confiscations n'avoient pu être attribuées au Roi sans donner atteinte aux prérogatives de la Charge d'Amiral, à qui sont dévolues de plein droit toutes les confiscations procédantes de délits maritimes & de contraventions aux Ordonnances.

Pour ce qui est du capitaine qui se trouvera avoir deux commissions de différens Princes; s'il est armé en guerre, nul doute qu'étant pris il ne soit de bonne prise, sans avoir égard à la distinction de M. le Chevalier d'Abreu *suprà* art. 3; & que s'il a combattu, il ne soit sujet à la peine portée par cet article, qui au surplus regarde absolument les François aussi-bien que les étrangers. Mais s'il n'est équipé qu'en marchandises, en doit-il être de même indistinctement pour la prise, n'ayant pas combattu?

C'est le sujet d'une lettre de Louis XIV, à M. le Comte de Toulouse, en date du premier Mars 1710. Il y est question en même temps de l'art. 8 du Règlement de Strasbourg: la voici.

» Mon

» Mon Fils, je suis informé de la diversité des avis qui se rencontrent devant vous, en exécution de l'art. 5 des prises de mon Ordonnance de 1681; qui veut que tout vaisseau qui se trouvera porteur de commissions de deux Princes ou Etats, soit déclaré de bonne prise, & du huitieme article du Règlement fait à Strasbourg de la même année, où il est ordonné, qu'au moins les deux tiers des équipages des vaisseaux François seront composés de mes sujets; & que ce qui cause des difficultés & de l'embarras dans le jugement des prises qui se trouvent dans ces cas, vient de ce qu'il semble que le cinquieme article de l'Ordonnance ne regarde que les vaisseaux étrangers & non ceux de France, & que le huitieme article du Règlement n'est que pour les vaisseaux qui navigent en temps de paix. Sur quoi je vous écris cette lettre, pour vous dire que mon intention a toujours été que les vaisseaux de mes sujets ne puissent jamais naviger que sous pavillon de France; & que les deux tiers au moins de leurs équipages soient composés de matelots François, en temps de paix comme en temps de guerre; que ceux qui y contreviennent, s'ils sont arrêtés par les armateurs, soient déclarés de bonne prise; & que ceux qui leur échappent soient saisis dans les ports, & confisqués comme appartenans aux ennemis, étant certain que si un pareil abus subsistait, ils ne manqueroient pas de faire tout le commerce de port en port, sous le nom de marchands François, & priveroient par-là nos matelots des moyens qui les font subsister.

» A l'égard des bâtimens ennemis, auxquels j'accorde des passe-ports, & sur lesquels il se trouve de doubles connoissemens, les uns pour les ports de mon Royaume, & les autres pour ceux de mes ennemis, ce qui arrive presque à tous les Irlandois, sous prétexte que s'ils étoient rencontrés par les armateurs de leur nation, ils seroient confisqués s'ils paroissent chargés pour France; quoique cet usage soit sujet à des grands abus, étant difficile par ce moyen de découvrir leur véritable destination, je suis bien aise de vous dire que je me remets entièrement à vous & aux Commissaires du Conseil des prises, de déclarer de bonne prise les bâtimens où il se trouvera de doubles connoissemens, ou d'en faire main-levée suivant les circonstances & autres éclaircissemens qui résulteront des procédures qui vous seront envoyées. Et la présente n'étant à autre fin, je prie Dieu, mon Fils, qu'il vous ait en sa sainte & digne garde.

Il résulte de cette lettre pour l'interprétation de la seconde partie du présent article. 1°. Que la circonstance de deux congés ou passe-ports, ou de deux connoissemens, dont l'un est de France; & l'autre d'un pays ennemi, ne suffit pas seule pour faire déclarer le navire ennemi de bonne prise, & que cela doit dépendre des circonstances capables de faire découvrir sa véritable destination.

2°. Que cet article regarde les François comme les Etrangers, de maniere que si sur un navire François il y a une commission d'un Prince étranger avec celle de France, il sera de bonne prise, quoiqu'il n'ait arboré que le pavillon François.

3°. Enfin, que nul vaisseau, quoique muni d'expéditions Françaises, ne sera réputé François, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, si son

ORDONNANCE DE LA MARINE.

équipage n'est composé de François au moins jusqu'aux deux tiers ; en telle forte que s'il en est autrement, il sera déclaré de bonne prise en temps de guerre, s'il est arrêté par quelque armateur, ou sujet à être saisi dans les ports & confisqué, comme censé appartenant à l'ennemi.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant défenses aux Capitaines, commandans les vaisseaux de Sa Majesté, ou à ceux de ses Sujets armés en course, de tirer le coup de semonce ou d'assurance sous autre pavillon que sous celui de France.

Du 17 Mars 1696.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que plusieurs Capitaines de ses vaisseaux armés en course se font un usage de tirer le coup de semonce ou d'assurance sous pavillon étranger, quoique ce procédé soit contraire à la foi publique, à l'honneur du pavillon François, & aux Ordonnances, particulièrement à celle de 1681 ; à quoi Sa Majesté désirant pourvoir, en sorte que les vaisseaux des Princes neutres ou de leurs sujets, ne puissent être induits en erreur par cette manœuvre, ni les corsaires François s'en faire un moyen pour les engager au combat, en vue de les faire déclarer de bonne prise ; Sa Majesté a ordonné & ordonne que tous capitaines, commandans ses vaisseaux, ou ceux armés en course par ses sujets, seront tenus d'arborer pavillon François avant de tirer le coup d'assurance ou

de semonce. Leur fait Sa Majesté très-expresses inhibitions & défenses de tirer sous pavillon étranger, à peine d'être privés, eux & leurs armateurs, de tout le provenu de la prise qui sera confisqué au profit de Sa Majesté, si le vaisseau est jugé ennemi ; & en cas que le vaisseau pris soit jugé neutre, les capitaines & armateurs seront condamnés aux dépens, dommages & intérêts des propriétaires. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, & aux Officiers de l'Amirauté, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & enregistrée partout où besoin sera, à ce qu'aucun n'en ignore. Fait à Versailles, le dix-sept Mars mil six cent quatre-vingt-seize. Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX. Et scellée.

ORDONNANCE DU ROI,

Pour les matelots des corsaires, au sujet des prises qui seront faites après avoir tiré le coup d'assurance sous pavillon étranger.

Du 18 Juin 1704.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter l'Ordonnance du 17 Mars 1696, par laquelle Elle a enjoint aux capitaines des vaisseaux armés en course par ses sujets, d'arborer le pavillon François avant de tirer le coup d'assurance ou de

semonce, à peine contre les contrevenans, leurs armateurs & équipages, d'être privés de la prise qui seroit confisquée à son profit. Elle auroit estimé juste de dispenser les équipages de la peine, attendu qu'ils n'ont aucune part à la faute,

& qu'ils sont obligés d'obéir à leur capitaine. Et voulant y pourvoir, Sa Majesté, en interprétant ladite Ordonnance du 17 Mars 1696, a ordonné & ordonne, veut & entend, que les équipages des vaisseaux corsaires qui auront fait quelques prises, après avoir tiré le coup d'assurance ou de semonce sous un pavillon ennemi, ou quelqu'autre que ce soit que celui de France, ne seront point privés de la part qu'ils auront à la prise, suivant leur convention avec les armateurs, & seront traités de même que si elle étoit

adjudgée auxdits armateurs : voulant qu'au surplus ladite Ordonnance soit exécutée selon sa forme & teneur. Mande Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance ; & aux Officiers de l'Amirauté, de la faire publier & afficher par-tout où besoin sera, à ce que personne n'en ignore. Fait à Versailles, le dix-huitième de Juin mil sept cent quatre. *Signé*, LOUIS.
Et plus bas, PHELYPEAUX.

ARTICLE VI.

SERONT encore de bonne prise les vaisseaux avec leur chargement, dans lesquels il ne sera trouvé *charte-parties*, *connoissemens ni factures*. Faisons défenses à tous capitaines, officiers & équipages des vaisseaux preneurs de les soustraire, à peine de punition corporelle.

EN temps de guerre rien n'est plus commun que de masquer les navires & leurs chargemens, soit de la part des ennemis, soit de la part des sujets des Puissances neutres ; & ce sont ces déguisemens que notre article a en vue pour s'en garantir & les punir.

Il décide en conséquence, d'après l'Ordonnance de 1543, art. 43, & de celle de 1584, article 70, que les vaisseaux dans lesquels il ne sera trouvé charte-partie, connoissemens ni factures, seront de bonne prise avec leur chargement ; & cela est juste, parce qu'alors la destination du navire & de son chargement est évidemment déguisée, d'où n'ait une présomption nécessaire que le tout appartient à l'ennemi, ou est pour son compte : on trouve une pareille disposition dans l'article 8 de l'Ordonnance d'Espagne, de l'année de 1718, concernant les courses maritimes.

Ainsi dans ce cas la prise est bonne, tant pour le navire que pour son chargement ; & cela, quelque preuve qu'il y ait que le navire appartient réellement à un sujet d'un Prince neutre ou allié, parce qu'il suffit que le chargement soit réputé appartenir à l'ennemi en tout ou partie, pour opérer la confiscation du navire, aux termes de l'article suivant ; il y a néanmoins été dérogé par l'art. 5 du Règlement du 21 Octobre 1744.

Au surplus, ces mots, *charte-parties*, *connoissemens*, *ni factures*, s'entendent selon moi distributivement & non collectivement, quoique M. le Chevalier d'Abreu soit d'avis contraire dans son Traité sur cette matière, part. première, chap. 2, §. 17, p. 32 : on le peut voir encore dans le Journal étranger du mois de Février 1756, pag. 162 & suiv. de manière qu'une charte-partie, portant affrètement entier du navire, suffit, quoiqu'il n'y ait ni connoissemens ni factures ; de même à défaut de charte-partie, des connoissemens ou des factures en bonne forme, suffisent si tout le chargement y est compris ; autrement tout ce qui n'y sera pas énoncé sera de bonne prise & sujet à confiscation,

tandis que tout le reste sera relâché, si le navire est constamment ami ou neutre.

Mais il n'y a que les pieces indiquées par cet article, qui puissent faire preuve que les marchandises réclamées par des François, alliés ou neutres leurs appartiennent; & un livre de sous-bord n'en tiendrait pas lieu, ne seroit pas admis comme preuve supplétive, suivant la décision formelle de l'Arrêt du Conseil du 21 Janvier 1693, rendu au profit du capitaine Cabarrus, contre Antoine Guadagny, marchand, de Ligourne, qui réclamoit deux balles de drap, & cinq de fayelle qu'il prétendoit avoir été chargées pour son compte dans le navire *le Rédempteur du Monde*.

Il se fondeoit sur un connoissement dont il étoit porteur; mais ce connoissement étoit inutile, le double ne s'en étant pas trouvé à bord, il se prévaloit subsidiairement du livre de sous-bord; mais il fut jugé qu'une telle piece n'étoit pas admissible, comme n'étant pas de la nature de celles avouées par l'Ordonnance.

Le même Arrêt a décidé, comme on le voit, que les pieces énoncées dans cet article, doivent se trouver à bord du navire, sans quoi on ne doit avoir aucun égard aux doubles prétendus qui en seroient représentés; & la raison en est claire, c'est que rien ne seroit plus facile que de fabriquer ces pieces après coup: M. le Chevalier d'Abreu, *loc. cit.* est du même avis, pag. 29.

C'est encore, pour prévenir toute surprise à cet égard, que par l'art. 5 du Règlement du 17 Février 1694, confirmé par l'article 9 du Règlement du 21 Octobre 1744, il a été décidé que les connoissemens trouvés même à bord, mais non signés, seront nuls & regardés comme des actes informes.

Il y a plus, & parce que les pieces en forme trouvées à bord peuvent encore avoir été concertées en fraude, il a été ordonné par Arrêt du Conseil du 26 Octobre 1692, que les dépositions contraires des gens de l'équipage pris, prévaudroient à ces pieces.

Tout ceci, au reste, ne regarde que les effets du chargement, & nullement le corps du navire, à l'égard duquel, pour empêcher qu'il ne soit déclaré de bonne prise avec son chargement, il faut que l'on trouve à bord, non seulement le congé & les autres expéditions qu'il a dû prendre dans le lieu de son départ, mais encore l'acte de propriété en bonne forme, & même si le navire est de fabrique ennemie, ou s'il a appartenu originairement à un propriétaire ennemi, cet acte de propriété doit être d'une authenticité capable de lever tout soupçon.

A cet effet, il faut pour que le navire soit censé neutre, qu'il en ait été fait une vente pardevant les officiers publics ayant le pouvoir de passer ces sortes d'actes, & que le contrat se trouve à bord avec un pouvoir authentique du premier propriétaire lorsqu'il n'a pas vendu lui-même, article 4 du Règlement du 17 Février 1694: Règlement confirmé, tant par celui du 12 Mai 1696, que par celui du 23 Juillet 1704, art. 7, qui ajoute que la vente doit être antérieure à la déclaration de guerre, & que le contrat doit avoir été enregistré devant le principal Officier du lieu du départ du navire; ce qui a été renouvelé par l'art. 10 du Règlement dudit jour 21 Octobre 1744.

Il en est de même, en cas d'échouement d'un vaisseau aussi de fabrique ennemie ou ayant appartenu à un propriétaire ennemi, suivant le Règlement dont il vient d'être parlé du 12 Mai 1696.

A l'égard des navires de fabrique ennemie qui auront été pris par des vaisseaux François ou alliés, & qui auront ensuite été vendus aux sujets des Etats alliés ou neutres, le même art. 10 dudit Règlement de 1744, veut qu'ils ne puissent être réputés de bonne prise s'il se trouve à bord des actes en bonne forme passés par des officiers publics à ce préposés, justificatifs tant de la prise que de la vente qui en aura été faite aux sujets desdits Etats alliés ou neutres, soit en France, soit dans les ports des alliés; & qu'au contraire la prise soit bonne, si ces pieces justificatives ne sont pas trouvées à bord, sans que dans aucun cas on doive faire attention à celles qui pourroient être rapportées dans la suite.

Et parce que, plus on est rigide sur la nature des preuves de la neutralité du vaisseau & des marchandises, plus les armateurs corsaires pourroient être tentés de détourner ou soustraire ces preuves en tout ou partie; il étoit tout naturel de les prémunir contre cette tentation, par l'objet de la crainte des peines attachées à une infidélité aussi criminelle: c'est à quoi il a été pourvu par cet article, en soumettant à une punition corporelle ceux qui oseroient soustraire les pieces de la prise; ce qui emporte, outre les dommages & intérêts qui sont de droit en pareil cas, la dégradation infamante des officiers coupables du crime.

Quant à la preuve de la soustraction des papiers, on comprend que les dépositions des gens de l'équipage du vaisseau pris, peuvent beaucoup servir; mais il seroit trop dangereux de faire dépendre delà uniquement la preuve du délit. C'est par les circonstances qu'il convient de se régler en pareille occurrence, & toutefois la preuve sera complète, si un certain nombre de gens du corsaire atteste la même chose que ceux du navire pris.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui ordonne l'exécution des articles VII & XXIV du tit. des prises de l'Ordonnance de 1681, & que foi soit ajoutée aux dispositions des gens des équipages pris.

Du 26 Octobre 1692.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

LE ROI étant informé que, par Arrêt du 20 Septembre 1692, il auroit été fait main-levée du vaisseau *la Notre-Dame du Pilier*, & des marchandises de son chargement, fondé sur ce qu'il s'y est trouvé un passe-port du Roi de Portugal, & un connoissement qui porte, que les marchandises dont il y est fait mention, ont été chargées à Lisbonne pour le compte & risque d'un marchand Portugais, quoique par l'interrogatoire des officiers principaux dudit vais-

seau, il parût que lesdites marchandises sont pour le compte des marchands Ostendois ou Hollandois; ce qui donnoit lieu d'adjuger aux armateurs la cargaison & le vaisseau, suivant les articles 7 & 24 de l'Ordonnance de 1681, au titre des prises. Et comme cette main-levée est également contraire aux intentions de Sa Majesté & au bien de son service; que même il ne seroit pas juste que des connoissemens & autres actes souvent concertés pour favoriser

le commerce des ennemis, prévalussent aux dépositions des officiers & matelots des vaisseaux pris, qui seuls peuvent éclaircir la vérité & découvrir la fraude. Vu ledit Arrêt du 20 Septembre 1692, lesdits articles du 7 & 24 de l'Ordonnance de 1681. S. M. étant en son Conseil, sans s'arrêter audit Arrêt du 20 Septembre 1692, en ce qu'il a donné main-levée audit vaisseau & de partie des marchandises de son chargement, a déclaré le tout de bonne prise; ordonne qu'il sera vendu, & le prix en provenant, délivré au sieur de la Bardeliere & confort, à la réserve du dixieme du sieur Comte de Toulouse, Amiral de France, qui sera payé au Receveur de ses droits, & qu'à la délivrance les dépositaires seront contraints, & moyennant ce bien & valablement déchargés. Veut Sa Majesté que les articles 7 & 24 de l'Ordonnance de 1681, au titre des prises, soient exécutés sans aucune modification ni restriction, & que pleine & entiere foi soit ajoutée aux dépositions

des capitaines, matelots & officiers des vaisseaux pris, s'il n'y a entr'eux aucun reproche valable, proposé par les réclamateurs, ou quelque preuve de subornation & de séduction. Défend Sa Majesté aux capitaines des vaisseaux preneurs & aux armateurs leurs confort, & tous autres, d'user d'aucunes menaces, voies de fait, ni violences contre les officiers & matelots des vaisseaux pris, sous peine de punition corporelle. Enjoint aux Officiers des Amirautés d'en informer sur la plainte qui leur en sera faite par les réclamateurs, sous peine d'interdiction. Et sera le présent Arrêt lu, publié & enregistré aux Sièges des Amirautés, à la diligence du Procureur de Sa Majesté en icelles, à eux enjoint d'en certifier dans le mois le Secrétaire d'Etat, ayant le département de la Marine. Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Versailles le vingt-fixieme jour d'Octobre mil six cent quatre-vingt-douze.

Signé, PHELYPEAUX.

RÈGLEMENT DU ROI,

Concernant les passe-ports qui seront accordés aux vaisseaux ennemis par les Princes neutres.

Du 17 Février 1694.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée qu'au préjudice de toutes les précautions que prennent les Princes neutres pour empêcher que les ennemis de la France ne se servent de leur bannière & de leurs passe-ports pour continuer librement leur commerce, & se mettre à couvert des armateurs François, il s'y commet journellement beaucoup d'abus, auxquels il est nécessaire de pourvoir pour soutenir la course, rompre entièrement, s'il se peut, le commerce des ennemis, faciliter celui des alliés, & assurer en même temps les égards dûs à leurs pavillons & à leurs patentes; Sa Majesté a ordonné & ordonne ce que suit :

ARTICLE PREMIER.

Qu'on n'aura aucun égard aux passe-ports des Princes neutres, auxquels ceux qui les auront obtenus, se trouveront avoir contrevenu, & que ces vaisseaux seront considérés comme étant sans aveu.

II. Qu'un même passe-port ne pourra servir que pour un seul voyage.

III. Que les passe-ports seront considérés comme nuls, quand il y aura preuve que le navire pour lequel ils sont expédiés, n'étoit alors dans aucun des ports du Prince qui l'a accordé.

IV. Que tout vaisseau qui sera de fabrique ennemie, ou qui aura eu originairement un propriétaire ennemi, ne pourra être censé neutre, s'il n'en a été fait une vente pardevant les officiers publics qui doivent passer cette sorte d'actes, & si cette vente ne se trouve à bord, & n'est soutenue d'un pouvoir authentique donné par le premier propriétaire, lorsqu'il ne vend pas lui-même.

V. Que les connoissemens trouvés à bord non signés seront nuls, & regardés comme des actes informes.

Veut Sa Majesté que le présent Règlement sorte son plein & entier effet, pour les prises faites ci-devant, & qui pourront être faites dans la suite; & enjoint aux sieurs Commissaires nommés pour le Jugement des prises, de tenir la main à son exécution. Fait à Versailles le 17 Février 1694. Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Touchant la maniere de juger les vaisseaux qui échouent, ou qui sont portés aux côtes de France, par tempête ou autrement.

Du 12 Mai 1696.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant informée qu'il est survenu quelques contestations à l'occasion du jugement des vaisseaux échoués, soit à l'égard de ceux qui étant de fabrique ennemie, ne se sont trouvés munis d'aucun contrat d'achat, soit par rapport aux marchandises sans connoissemens, sous prétexte que le Règlement du 17 Février 1694 paroît n'avoir été fait que pour les vaisseaux pris, & que l'article de l'Ordonnance de 1681, qui confisque les marchandises sans connoissement, est inféré dans le titre des prises; à quoi Sa Majesté désirant pourvoir, en sorte que les vaisseaux masqués, & les marchandises véritablement ennemies, mais souvent réclamées par des Sujets des Princes neutres, ne puissent être soustraites en aucun cas à la juste confiscation établie par les loix de la guerre, & par les Ordonnances anciennes & nouvelles. Sa Majesté a ordonné & ordonne que les vaisseaux qui échoueront sur les côtes, & qui seront portés par la tempête ou autrement, seront jugés suivant les articles de l'Ordonnance de 1681, insérés dans le titre des prises, & le Règlement du 17 Février 1694; ce faisant, que tout vaisseau échoué, qui sera de fabrique ennemie, ou qui aura eu originairement un propriétaire ennemi, ne pourra être censé neutre, mais sera confisqué en entier au profit de Sa Majesté, s'il n'en a été fait une vente pardevant des officiers publics, qui doivent passer ces sortes d'actes, & si cette

vente ne se trouve à bord, & n'est accompagnée d'un pouvoir authentique donné par le premier propriétaire, lorsqu'il ne vend pas lui-même. Ordonne pareillement Sa Majesté que les marchandises chargées sur les vaisseaux échoués, dont il ne se trouvera à bord aucun connoissement, seront & demeureront entièrement confisquées à son profit; n'entend néanmoins Sa Majesté comprendre dans la présente Ordonnance les vaisseaux échoués, dont les papiers se seroient perdus à l'occasion de la tempête, & par le malheur du naufrage, en cas que le capitaine ou le commandant en fassent d'abord leur déclaration, & que l'état du vaisseau & les circonstances de l'échouement le puissent faire présumer ainsi, auquel cas Sa Majesté ordonne que les réclamateurs seront seulement tenus de rapporter une nouvelle expédition du contrat d'achat, & le double des connoissemens. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'observation de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & affichée dans tous les Sieges de l'Amirauté. Enjoint aux Officiers desdits Sieges de tenir la main à son exécution en ce qui les concerne. Fait à Versailles le 12 Mai 1696. Signé, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX. Et scellé.



RÈGLEMENT DU ROI,

Pour les prises faites en mer, & pour assurer la navigation des Etats neutres & alliés pendant la guerre.

Du 23 Juillet 1704.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant été informée que le Commerce des négocians du Royaume avec les nations neutres, pourroit s'établir avantageusement pendant la présente guerre, nonobstant les efforts continuels que les ennemis de la France font pour le détruire; si Sa Majesté avoit agréable d'assurer d'un côté par sa protection ce commerce réciproque, & de prendre de l'autre des précautions suffisantes pour prévenir les abus que ses ennemis font du pavillon & des passe-ports des Princes neutres, par collusion & intelligence avec quelques-uns de leurs sujets, contre leurs intentions, & contre l'intérêt de leurs Etats. Sa Majesté, après avoir fait examiner en son Conseil les propositions qui lui ont été faites dans ces vues, par les Députés au Conseil du Commerce, se seroit portée d'autant plus volontiers à les éprouver, qu'Elle y auroit trouvé les moyens qu'Elle a toujours recherchés, de procurer également les avantages des sujets des Princes neutres & des armateurs François. Les sujets des Princes neutres y reconnoîtront le soin que S. M. a eu de leur conserver la même étendue & la même liberté de commerce, dont ils ont accoutumé de jouir pendant la paix, nonobstant les restrictions que l'Angleterre & la Hollande y ont apportées, & dont Sa Majesté auroit pu suivre l'exemple avec justice. Et à l'égard des Armateurs François, ils auront des règles certaines, par le moyen desquelles ils ne feront plus trompés comme ils l'ont été jusqu'à présent, par les déguisemens & les artifices des ennemis de Sa Majesté, ni exposés au hasard des événemens douteux de leur course, qui les consommoient presque toujours par des procès longs & de difficile discussion, souvent infructueux, & quelquefois ruineux, par les dommages & intérêts auxquels ils succomboient envers les réclamateurs; par toutes lesquelles considérations, Sa Majesté a ordonné & ordonne ce qui s'ensuit :

ARTICLE PREMIER.

Fait Sa Majesté défense aux armateurs François, d'arrêter ni amener dans les ports de son Royaume, les vaisseaux appartenans aux sujets des Princes neutres, sortis d'un des ports de leur domination, & chargés pour le compte des propriétaires ou autres sujets desdits Princes neutres, de marchandises du crû ou fabrique de leur pays, pour les porter à droiture en quelque autres Etats que ce soit, même en ceux avec qui Sa Majesté est en guerre, pourvu néanmoins qu'il n'y ait sur lesdits vaisseaux aucune marchandise de contrebande.

II. Leur fait pareillement défenses d'arrêter les vaisseaux appartenans aux sujets des Princes neutres, sortis des ports de quelque autre Etat que ce soit, même de ceux avec lesquels Sa Majesté est en guerre, & chargés pour le compte des propriétaires ou autres sujets desdits Princes neutres, de marchandises qu'ils auront prises dans le même pays ou Etat d'où ils seront partis pour s'en retourner à droiture dans l'un des ports de la domination de leur Souverain.

III. Comme aussi leur fait défenses d'arrêter les vaisseaux appartenans aux sujets des Princes neutres, partis des ports d'un des Etats neutres ou alliés de Sa Majesté, pour aller dans un autre Etat pareillement neutre ou allié de Sa Majesté, pourvu qu'ils ne soient pas chargés des marchandises du crû ou fabrique de ses ennemis, auquel cas les marchandises seront de bonne prise, & les vaisseaux seront relâchés.

IV. Défend pareillement Sa Majesté aux armateurs d'arrêter les vaisseaux appartenans aux sujets des Princes neutres, sortis des ports d'un Etat allié de Sa Majesté ou neutre, pour aller dans un Etat ennemi de Sa Majesté, pourvu qu'il n'y ait sur lesdits vaisseaux aucune marchandise de contrebande, ni du crû & fabrique des

des ennemis de Sa Majesté, dans lesquels cas les marchandises seront de bonne prise, & les vaisseaux seront relâchés.

V. Et néanmoins, si dans les cas portés par les quatre premiers articles du présent Règlement il se trouvoit sur les vaisseaux neutres des effets appartenans aux ennemis de Sa Majesté, les vaisseaux & tout le chargement seront de bonne prise, conformément à l'article 7 du titre des prises, de l'Ordonnance du mois d'Août 1681.

VI. Les vaisseaux appartenans aux sujets des Etats neutres, qui seront sortis des ports d'un Etat ennemi de Sa Majesté, & y auront pris leur chargement en tout ou en partie, pour aller dans les Etats d'un autre Prince que le leur, soit qu'il soit allié de Sa Majesté, neutre ou ennemi, pourront être arrêtés & amenés dans le Royaume, & seront déclarés de bonne prise avec leur chargement, encore qu'ils fussent chargés pour le compte des sujets de Sa Majesté, ou d'un Etat allié ou neutre.

VII. Tout vaisseau qui sera de fabrique ennemie ou qui aura eu un propriétaire ennemi, ne pourra être censé neutre, s'il n'en a été fait une vente avant la déclaration de la présente guerre, pardevant les officiers publics qui doivent passer cette sorte d'acte, & si cette vente ne se trouve à bord enregistrée devant le principal officier du lieu du départ, & n'est soutenue d'un pouvoir authentique donné par le propriétaire lorsqu'il n'a pas vendu lui-même.

VIII. On n'aura aucun égard aux passe-ports accordés par les Princes neutres, tant aux propriétaires, qu'aux maîtres des vaisseaux sujets des Etats ennemis de Sa Majesté, s'ils n'ont été naturalisés, & n'ont transféré leur domicile dans les Etats des Princes neutres, avant la déclaration de la présente guerre, auquel cas même ils ne pourront jouir de l'effet des lettres de naturalité, si depuis qu'elles ont été obtenues, ils sont retournés dans lesdits Etats ennemis de Sa Majesté, pour y continuer leur commerce.

IX. Seront aussi de bonne prise, tous vaisseaux étrangers sur lesquels il y aura un subre-cargue, marchand, commis ou officier marinier d'un pays ennemi de Sa Majesté, ou dont l'é-

quipage sera composé de matelots sujets des Etats ennemis de Sa Majesté, au delà du tiers, ou qui n'auront pas à bord le rôle de l'équipage arrêté par les officiers publics des lieux neutres d'où les vaisseaux seront partis.

X. N'entendons comprendre dans la disposition du précédent article, les vaisseaux dont les capitaines ou les maîtres justifieront par actes trouvés à bord, qu'ils ont été obligés de prendre des officiers marinières ou matelots dans les ports où ils auront relâché, pour remplacer ceux du pays neutre qui seront morts pendant le cours de leur voyage.

XI. Les quatre articles immédiatement précédens, n'auront lieu, & ne seront exécutés que quatre mois après la publication du présent Règlement.

XII. Tous vaisseaux qui seront sortis des ports du Royaume, qui n'auront à bord d'autres denrées & marchandises que celles qu'ils y auront chargées, & qui se trouveront munis de congés de l'Amiral de France, ne pourront être arrêtés par les armateurs François, ni ramenés par eux dans les ports du Royaume, sous quelque prétexte que ce puisse être.

XIII. En cas de contravention par les armateurs François, aux défenses à eux faites par le présent Règlement: veut Sa Majesté qu'il soit fait main-levée aux Sujets des Princes neutres, des vaisseaux à eux appartenans, & des marchandises du chargement, dans les cas où elles ne sont pas sujettes à confiscation, & que les armateurs soient condamnés en leurs dommages & intérêts.

XIV. Et au surplus, le titre des prises de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, & le Règlement du 17 Février 1694, & autres intervenus sur le fait des prises, seront exécutés suivant leur forme, en ce qu'il n'y est dérogé par ce présent Règlement. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à son exécution, & aux Officiers de l'Amirauté de le faire publier, afficher & enregistrer par-tout où besoin sera à ce que nul n'en ignore. Fait à Versailles le 23 Juillet 1704.

Signé LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.



R É G L E M E N T

Concernant les Prises faites sur mer, & la navigation des vaisseaux neutres pendant la guerre.

Du 21 Octobre 1744.

DE PAR LE ROI.

LE ROI s'étant fait représenter le Règlement du 23 Juillet 1704, concernant les prises faites en mer, & la navigation des vaisseaux neutres & alliés pendant la guerre, Sa Majesté auroit reconnu que les dispositions de ce Règlement étoient alors également sages & convenables, & que même il seroit à désirer pour le bien de son Royaume, qu'elles pussent toutes être renouvelées pendant la présente guerre : mais comme il en est plusieurs qui ne sauroit s'accorder avec les traités & conventions qu'elle a faits avec les différentes Puissances depuis son avènement à la Couronne, & que Sa Majesté s'est toujours fait une loi d'observer ses engagements avec la fidélité la plus exacte. Elle croit devoir faire céder ses intérêts à la foi qu'Elle doit aux traités. D'un autre côté, Sa Majesté ne pouvant pas douter que ses ennemis ne se servent du pavillon & des passe-ports de quelques Etats neutres, contre la volonté & les engagements de ces mêmes Etats ; & Sa Majesté considérant que des conventions faites entre des Souverains, uniquement pour l'avantage & la sûreté de leurs sujets respectifs, ne peuvent avoir jamais eu pour objet de faciliter des fraudes dont le préjudice ne peut être douteux, elle se croit d'autant plus fondée à empêcher ces fraudes, qu'il n'est pas moins contre l'honneur & la dignité, que contre les intérêts des Etats neutres, que des sujets téméraires compromettent leur droit, en abusant de leur pavillon & de leurs passe-ports.

Dans ces circonstances, Sa Majesté a jugé à propos de rappeler dans le présent Règlement les dispositions de celui de 1704, en distinguant celles qui ne doivent être exécutées qu'à l'égard des Etats avec lesquels il n'a point été fait de conventions, d'y en ajouter de nouvelles conformes aux traités qu'elle a faits avec d'autres Etats, & d'y joindre même celles du Règlement du 17 Février 1694, afin que ceux de ses sujets qui armeront pour la course, soient pleinement informés des regles qu'ils doivent observer. Par

ces considérations Sa Majesté a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Fait Sa Majesté défenses aux armateurs François d'arrêter en mer & d'amener dans les ports de son Royaume, les navires appartenans aux sujets des Princes neutres, sortis d'un des ports de leur domination, & chargés pour le compte des sujets desdits Princes neutres, de marchandises du crû ou fabrique de leur pays, pour les porter en droiture en quelque Etat que ce soit, même en ceux avec qui Sa Majesté est en guerre : pourvu néanmoins qu'il n'y ait sur lesdits navires aucunes marchandises de contrebande.

II. Leur fait pareillement défenses d'arrêter les navires appartenans aux sujets des Princes neutres, sortis de quelque autre Etat que ce soit, même de ceux avec lesquels Sa Majesté est en guerre, & chargés pour le compte desdits sujets des Princes neutres, de marchandises qu'ils auront prises dans les pays ou Etat d'où ils seront partis, pour s'en retourner en droiture dans un des ports de la domination de leur Souverain.

III. Comme aussi leur fait défenses d'arrêter les navires appartenans aux sujets des Princes neutres, partis des ports d'un Etat neutre ou allié de Sa Majesté, pour s'en aller en un autre Etat pareillement neutre ou allié de Sa Majesté ; pourvu qu'il ne soit pas chargé de marchandises du crû ou fabrique de ses ennemis, auquel cas les marchandises seront de bonne prise, & les navires relâchés.

IV. Défend pareillement Sa Majesté aux armateurs d'arrêter les navires appartenans aux sujets desdits Princes neutres, sortis des ports d'un Etat allié de Sa Majesté ou neutre, pour aller dans un port d'un Etat ennemi de Sa Majesté ; pourvu qu'il n'y ait sur ledit navire aucunes marchandises de contrebande, ni du crû ou fabrique des ennemis de Sa Majesté, dans lequel cas lesdits

dites marchandises seront de bonne prise, & les navires seront relâchés.

V. Si dans les cas expliqués par les articles I, II, III, IV de ce Règlement, il se trouvoit sur lesdits navires neutres, de quelque nation qu'ils fussent, des marchandises ou effets appartenans aux ennemis de Sa Majesté, les marchandises ou effets seront de bonne prise, quand même elles ne seroient pas de fabrique du pays ennemi, & néanmoins les navires relâchés.

VI. Veut Sa Majesté que tous vaisseaux pris, de quelque nation qu'ils soient, ennemie, neutres ou alliée, desquels il sera constaté qu'il y a eu des papiers jettés à la mer, soient déclarés de bonne prise, avec leur cargaison, sur la seule preuve constatée des papiers jettés à la mer, & sans qu'il soit besoin d'examiner quels étoient ces papiers, par qui ils ont été jettés, ni s'il en est resté suffisamment à bord pour justifier que le navire & son chargement appartient à des amis ou alliés.

VII. On n'aura aucun égard aux passe-ports des Princes neutres, auxquels ceux qui les auront obtenus se trouveront avoir contrevenu, & les vaisseaux qui navigueront sur lesdits passe-ports seront déclarés de bonne prise.

VIII. Un passe-port ou congé ne pourra servir que pour un seul voyage, & sera considéré comme nul, s'il est prouvé que le navire pour lequel il auroit été expédié, n'étoit lors de l'expédition dans aucun des ports du Prince qui l'a accordé.

IX. Tous connoissemens trouvés à bord, non signés, seront nuls & regardés comme actes informes.

X. Tout navire qui sera de fabrique ennemie, ou qui auroit eu un propriétaire ennemi, ne pourra être censé neutre ni allié, s'il n'est trouvé à bord quelques pieces authentiques passées devant les officiers publics, qui puissent en assurer la date, qui justifient que la vente ou cession en a été faite à quelqu'un des sujets des Puissances alliés ou neutres, avant la déclaration de guerre, & si ledit acte translatif de propriété de l'ennemi au sujet neutre ou allié n'a été dûment enregistré devant le principal officier du lieu du départ, & n'est soutenu d'un pouvoir authentique donné par le propriétaire, dans le cas où il n'auroit pas fait lui-même ladite dernière vente. A l'égard des navires de fabrique ennemie qui auront été pris par nos vaisseaux, ceux de nos alliés & de nos sujets pendant la présente guerre, & qui auroient ensuite été vendus aux sujets des Etats alliés ou neutres, ils ne pourront être réputés de bonne prise, s'il se trouve à bord des actes en bonne forme, pas-

sés par des Officiers publics à ce préposés, justificatifs tant de la prise que de la vente ou adjudication qui en auroit été faite ensuite aux sujets desdits Etats alliés ou neutres, soit en France, soit dans les ports de nos alliés; faute desquelles pieces justificatives, tant de la prise que de la vente, lesdits navires seront de bonne prise, sans que dans aucun cas les pieces qui pourroient être rapportées par la suite, puissent faire aucune foi, ni être d'aucune utilité, tant aux propriétaires desdits navires, qu'à ceux des marchandises qui pourroient y avoir été chargées.

XI. On n'aura aucun égard aux passe-ports accordés par les Princes neutres ou alliés, tant aux propriétaires qu'aux maîtres des navires sujets des Etats ennemis de Sa Majesté, s'ils n'ont été naturalisés, & n'ont transféré leur domicile dans les Etats desdits Princes avant la déclaration de la présente guerre: ne pourront pareillement lesdits propriétaires & maîtres des navires ou sujets des Etats ennemis, qui auront obtenu lesdites lettres de naturalité, jouir de leur effet, si depuis qu'elles ont été obtenues ils sont retournés dans les Etats ennemis de Sa Majesté, pour y continuer leur commerce.

XII. Seront de bonne prise tous navires étrangers sur lesquels il y aura un subrecargue, marchand, commis ou officier marinier d'un pays ennemi de Sa Majesté, ou dont l'équipage sera composé au delà du tiers de matelots sujets des Etats ennemis de Sa Majesté, ou qui n'auront pas à bord le rôle de l'équipage, arrêté par les officiers publics des lieux neutres d'où les navires seront partis.

XIII. N'entendons comprendre dans la disposition du précédent article, les navires dont les capitaines ou les maîtres justifient par actes trouvés à bord, qu'ils ont été obligés de prendre des officiers marins ou matelots dans les ports où ils auront relâché, pour remplacer ceux du pays neutre, morts dans le cours de leur voyage.

XIV. Les navires appartenans aux sujets du Roi de Danemarck, & ceux appartenans aux sujets des Etats Généraux des Provinces Unies, pourront naviguer librement pendant la présente guerre, soit de leurs ports à des ports d'autres Etats neutres ou ennemis, ou d'un port neutre à un port ennemi, ou d'un port ennemi à un autre port ennemi, pourvu que ce ne soit pas à une place bloquée, & que dans ces deux derniers cas ils ne soient pas chargés en tout ou en partie, de marchandises réputées de contrebande par les traités, & ce nonobstant ce qui est porté par les quatre premiers articles du présent Ré-

glement, duquel néanmoins les articles 6, 7, 8, 9, 10, 11 & 12, seront exécutés à leur égard : & dans le cas qu'ils se trouveroient chargés en tout ou partie desdites marchandises de contrebande, allant à un port ennemi, soit qu'ils fussent partis d'un autre port ennemi ou d'un port neutre, lesdites marchandises seront de bonne prise, sans que les navires & le surplus de leur cargaison, ni leurs biens & effets puissent être retenus, quand même ils appartiendroient aux ennemis.

XV. Il en sera usé de même à l'égard des navires appartenans aux sujets du Roi de Suede, & de ceux appartenans aux habitans des villes Hanséatiques, dans lesquels néanmoins toutes marchandises, sans distinction, appartenantes aux ennemis, quand même elles ne seroient pas de contrebande, seront de bonne prise ; sans toutefois que les navires & le surplus de leur cargaison, ni leurs autres biens & effets puissent être retenus.

XVI. Tous navires sortis des ports du Royaume, qui n'auront à bord d'autres denrées & marchandises que celles qu'ils y auront chargées, & qui se trouveront munis de congés de l'Amiral de France, ne pourront être arrê-

tés par les armateurs François, ni ramenés par eux dans les ports du Royaume, sous quelque prétexte que ce puisse être.

XVII. En cas de contravention par les armateurs François aux défenses à eux faites par le présent Règlement, veut Sa Majesté qu'il soit fait main-levée aux sujets des Princes neutres, des navires à eux appartenans, & des marchandises du chargement, dans les cas où elles ne seroient pas sujettes à confiscation, & que lesdits armateurs soient condamnés en leurs dommages & intérêts.

XVIII. Veut au surplus Sa Majesté que le titre des prises, de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, soit exécuté suivant sa forme & teneur, en ce qui n'y est dérogé par le présent Règlement. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, de tenir la main à son exécution, & aux Officiers de l'Amirauté de le faire publier, afficher & enregistrer par-tout où besoin sera, à ce que nul n'en ignore. Fait au Camp devant Fribourg le 21 Octobre 1744. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

ARTICLE VII.

TOUS navires qui se trouveront chargés d'effets appartenans à nos ennemis, & les marchandises de nos sujets ou alliés qui se trouveront dans un navire ennemi, seront pareillement de bonne prise.

AINSI les marchandises appartenantes à l'ennemi rendent le navire qui les porte, ennemi, & le soumettent à la confiscation aussi-bien que le reste de son chargement, à qui que ce soit que le navire & les autres marchandises appartiennent, soit amis, alliés, neutres, ou François, & réciproquement le navire ennemi rend toute sa cargaison ennemie ; de manière que le tout est sujet à confiscation, sans distinction des effets appartenans aux François ou aux alliés. On trouve la même disposition dans l'Ordonnance du Roi d'Espagne du 21 Août 1702, art. 11, aussi-bien que dans celle du 17 Novembre 1718, art. 9, excepté qu'il n'y est pas parlé des amis & alliés ; mais dit M. le Chevalier d'Abreu, dans son traité des prises sur mer, part. prem. ch. 8, pag. 108 & suiv. & ch. 9, les amis & alliés sont nécessairement sous entendus dans cette disposition ; ce qu'il appuie d'ailleurs par divers traités de paix & de commerce, principalement par celui des Pyrénées & celui d'Utrecht. Sur quoi voir le Journal étranger du mois de Février 1756, pag. 184 & suiv.

Par rapport à la première hypothèse, il sembloit résulter de l'art. 42 de l'Ordonnance de 1543, & du 69 de celle de 1584, qu'il n'y avoit que la marchan-

dise des ennemis trouvée dans un navire ami, qui fût sujette à confiscation sans toucher au navire ni au reste de son chargement; du moins c'est ainsi que Cleirac avoit interprété ces deux Ordonnances dans son Traité de la Jurisdiction de la Marine, art. 25, pag. 443.

Mais aux termes de cet article, tout est soumis à la confiscation, sans distinguer si le navire a été chargé en entier d'effets appartenans aux ennemis, ou s'il ne l'a été qu'en partie; parce que de maniere ou d'autre, c'est favoriser le commerce de l'ennemi & faciliter le transport de ses denrées & marchandises, ce qui ne peut convenir aux Traités d'Alliance ou de neutralité, encore moins aux Sujets du Roi, auxquels toute communication avec l'ennemi est étroitement défendue, sur peine même de la vie. Et ce qui ne permet pas de douter que ce ne soit là le sens de cette premiere partie de l'article, c'est la disposition de l'Arrêt du Conseil du 26 Octobre 1692, & de l'art. 5 du Règlement du 23 Juillet 1704; qui porte en termes formels que, *s'il se trouve sur les vaisseaux neutres des effets appartenans aux ennemis de Sa Majesté, les vaisseaux & tout le chargement seront de bonne prise, conformément au présent article 7.*

Cependant il y a été dérogé par l'art. 5 du Règlement du 21 Octobre 1744, qui veut qu'en ce cas, la confiscation n'ait lieu que pour les effets ennemis, & que le navire neutre soit relâché; mais comme ce nouvel arrangement n'a été fait que relativement aux traités conclus avec quelques Puissances amies ou neutres, & que cela peut changer dans la suite, il ne faut pas perdre de vue le principe établie par notre article, suivant lequel, dès qu'il y a des effets ennemis dans un navire, tout est sujet à confiscation. L'Observateur Hollandois, dans sa trente & unieme lettre pag. 37, pense qu'il seroit plus conforme à l'équité, que les marchandises des ennemis fussent même exemptes de confiscation; mais cette réflexion politique ne peut tenir contre les raisons ci-dessus apportées. Voir aussi la quarante-sixieme lettre du même Auteur, pag. 36 & suiv.

Il ne faut point au reste distinguer si le propriétaire ou le maître du navire ami ou neutre, a su ou non qu'il y avoit dans le chargement des effets appartenans aux ennemis, comme le veulent Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 4, n. 11, & Grotius, liv. 3, chap. 6, §. 6, & aux notes, par argument de la loi *cotem ferro*, 11, §. 2, *ff. de publicanis*; Grotius prétendant même que c'est ainsi qu'il faut entendre nos Ordonnances: car, outre que notre article, non plus que le cinquieme dudit Règlement du 23 Juillet 1704, ne font aucune distinction, c'est que ce seroit ménager au capitaine du navire une défaite ou excuse, avec laquelle il ne manqueroit jamais d'éluder la confiscation de son navire, & du surplus de son chargement.

Il est pourtant vrai que cette Jurisprudence nous est particuliere & à l'Espagne, & qu'ailleurs il n'y a que les marchandises de l'ennemi qui soient sujettes à confiscation. L'usage est même d'en payer le fret au capitaine du navire, ami ou neutre, suivant l'article 275 du Consulat de la Mer, excepté lorsqu'il s'agit de marchandises de contrebande: auquel cas la confiscation est inévitable, tant du navire que des marchandises.

Pour ce qui est de la seconde partie de notre article, elle est juste, malgré l'avis contraire de ces deux Auteurs, *ibid.* qui n'assujettissent en ce cas à la confiscation les effets des amis, qu'autant que ce sont des munitions de guerre:

car enfin, dès qu'ils chargent dans un vaisseau ennemi, ils se soumettent de droit au sort qu'aura le vaisseau; à joindre qu'en cela ils favorisent la navigation & le commerce de l'ennemi.

Aussi les articles des Ordonnances de 1543 & 1584, déjà cités, avoient-ils décidé en cette partie la même chose que le présent article. Cependant l'article 6 de la Déclaration du premier Février 1650 sembloit y avoir donné atteinte en ces termes, & les marchandises qui se trouveront appartenir à nos amis, alliés & sujets, rendues & restituées, & les autres appartenantes à nos ennemis, confisquées. Mais la disposition de notre article ne laisse plus le moindre doute sur ce sujet, encore moins après l'Arrêt du Conseil dudit jour 26 Octobre 1692, qui en a ordonné l'exécution pleine & entière, sans aucune distinction, modification ni restriction, sinon en cas auxquels Sa Majesté y aura pourvu par des ordres particuliers. Cet Arrêt est rapporté sur le présent article. Telle est aussi la doctrine de M. le Chevalier d'Abreu. *loc. cit.* pag. 186. Comment en effet les marchandises des alliés & amis trouvées dans un navire ennemi ne seroient-elles pas sujettes à confiscation, tandis que celles des sujets mêmes y sont soumises?

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

D U R O I,

Qui confisque le vaisseau le Saint-Jean-Baptiste, Capitaine Sugliasich, & ordonne que l'article VII. de l'Ordonnance de 1681, au titre des Prises, sera exécuté.

Du 26 Octobre 1692.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

LEROI étant informé que, quoique par les anciennes & nouvelles Ordonnances, & notamment celle de 1681, art. 7, du titre des prises, il soit expressément porté que les vaisseaux des sujets ou alliés de Sa Majesté, où il se trouvera quelques effets appartenans à ses ennemis, seront déclarés de bonne prise, aussi bien que les marchandises de sesdits sujets ou alliés, qui se trouveront chargées sur des vaisseaux ennemis, on a prétendu apporter à cette disposition des modifications contraires à l'intention de Sa Majesté; que même il auroit été donné main-levée de quelques vaisseaux chargés de marchandises ennemies, & de divers effets appartenans aux amis, alliés & sujets de Sa Majesté, qui se sont trouvés chargés sur des vaisseaux de ses ennemis, sous prétexte qu'il y avoit lieu de s'éloigner en certains cas de l'exacte observation de cet article. Sur ce principe, les réclamateurs du vaisseau le *Saint-Jean-Baptiste*, Capitaine Sugliasich, en auroient obtenu main-levée par Arrêt du 15 Mars 1692, quoiqu'il y eût

sur ledit vaisseau des marchandises qui appartiennent au nommé Glux, marchand Hollandois, contre lequel Arrêt les armateurs s'étant pourvus en révision, lesdits réclamateurs auroient par un dernier Arrêt du 18 Septembre 1692, obtenu une seconde fois la main-levée dudit vaisseau: & comme cette contravention audit article de l'Ordonnance, est également contraire aux intentions de Sa Majesté, & au bien de son service. Que même cette nouvelle distinction favoriseroit le commerce des ennemis, & leur faciliteroit les moyens de le continuer, en se servant des vaisseaux neutres en apparence. S. M. s'étant fait représenter lesdits Arrêts des 15 Mars, 9 Août & 18 Septembre 1692, ensemble l'article 7 de ladite Ordonnance de 1681, au titre des prises, & voulant y pourvoir, Sa Majesté étant en son Conseil, sans s'arrêter auxdits Arrêts des 15 Mars & 18 Septembre 1692, en ce qu'ils font main-levée dudit vaisseau le *Saint-Jean-Baptiste*, capitaine Sugliasich l'a déclaré de bonne prise au profit du sieur de Grenonville & con-

forts ; ensemble les marchandises appartenantes aux propriétaires & au capitaine d'icelui, ordonne que le tout sera vendu, & les deniers en provenans, à eux délivrés, à la réserve du dixième du Sieur Comte de Toulouse, Amiral de France, qui sera délivré au Receveur des ses droits : & qu'à ce faire, les gardiens & dépositaires seront contraints ; & moyennant la délivrance, bien & valablement déchargés. Veut Sa Majesté que lesdits Arrêts ayent au surplus leur pleine & entière exécution. Ordonne en outre que l'article 7 de l'Ordonnance de 1681,

au titre des prises, sera exécuté selonc sa forme & teneur, sans aucune distinction, modification, ni restriction, sinon es cas auxquels Sa Majesté y a pourvu par des ordres particuliers ; & que le présent Arrêt sera lu, publié & enregistré aux Sieges des Amirautés, à la diligence des Procureurs de Sa Majesté en icelle ; à eux enjoint d'en certifier dans le mois le Secrétaire d'Etat ayant le Département de la Marine. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le 26 Octobre 1692.

Signé, PHELYPEAUX.

ARTICLE VIII.

SI aucun navire de nos sujets est repris sur nos ennemis, après qu'il aura demeuré entre leurs mains pendant vingt-quatre heures, la prise en sera bonne : & si elle est faite avant les vingt-quatre heures, il sera restitué au propriétaire avec tout ce qui étoit dedans, à la réserve du tiers qui sera donné au navire qui aura fait la recousse.

TOUT ce que le Commentateur a observé sur cet article, il l'a tiré des notes de Cleirac, art. 34 de la Jurisdiction de la Marine, pag. 452 & 453 : mais il s'en est servi si mal, que ne s'entendant pas lui-même, il s'est mépris d'une étrange sorte, en disant que si la recousse est faite avant les vingt-quatre heures, le navire sera restitué à l'ennemi qui l'avoit pris, &c. Se peut-il rien de plus absurde ?

Notre article n'a fait que renouveler la soixante-unième de l'Ordonnance de 1584, à cela près qu'il n'a pas parlé de la recousse faite par les vaisseaux du Roi ; & ce renouvellement étoit d'autant plus nécessaire, que les Parlemens de Bordeaux & de Rouen suivoient une Jurisprudence contraire, au rapport du même Cleirac, sous prétexte qu'ils n'avoient pas enregistré cette Ordonnance de 1584.

Il s'est trompé néanmoins pour l'enregistrement, par rapport au Parlement de Rouen, puisqu'il a réellement enregistré cette Ordonnance du mois de Mars 1584, comme il résulte de son Arrêt du 17 Avril de la même année, sans aucune modification au sujet dudit article 61, quoiqu'il y en ait sur beaucoup d'autres.

De sorte qu'il a eu tort de donner en preuve de la Jurisprudence contraire du Parlement de Rouen, son Arrêt du 14 Février 1553, cité par Guenois sur l'article 6 de l'Ordonnance de 1400, & plus au long par Carondas dans ses réponses, liv. 7, chap. 223 ; puisque cet arrêt est antérieur à ladite Ordonnance de 1584, & qu'il ne paroît pas que ce même Parlement ait depuis jugé en conformité dudit Arrêt de 1553, au mépris de l'Ordonnance.

Cette Jurisprudence contraire ne pouvoit donc être attribuée qu'au Parlement de Bordeaux. Il l'avoit établie en effet par ses Arrêts des 11 Décembre

1628 & 15 Février 1629, cités par le même Cleirac : mais au fonds elle ne portoit sur rien ; car les loix sur lesquelles on l'appuyoit ne regardoient que les captifs recous, ou rachetés, & il n'y a pas d'argument à tirer du recouvrement de la liberté à celui d'un navire ou d'autres effets.

Quoiqu'il en soit, ce délai de vingt-quatre heures adopté par ladite Ordonnance de 1584 & par celle-ci, passé lequel la prise par recousse est bonne, & exclut la réclamation du propriétaire du vaisseau pris & repris, ne peut-être regardé que comme un sage règlement, puisqu'il est du droit commun de l'Europe, comme Loccenius l'atteste, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 4, n. 4 & 8, fol. 157, 162 & 163 : où il dit que c'est l'usage observé en France, en Espagne, en Hollande, & chez les autres nations commerçantes par mer. Par rapport à l'Espagne en particulier ; ce point de Jurisprudence a été confirmé par l'article 12 de l'Ordonnance rendue à Bruxelles le 21 Août 1702, & par l'article 10 de celle du 17 Novembre 1718. Voyez le Traité de M. le Chevalier d'Ambreu, part. 1, chap. 3, & part. 2, chap. 5.

Grotius, du droit de la guerre & de la Paix, liv. 3, chap. 6, §. 3, n. 3, en dit autant : il ajoute néanmoins que cette règle est du nouveau Droit des gens, & qu'auparavant il falloit que la prise eût été mise en sûreté, pour que le propriétaire sur qui elle avoit été faite eût perdu le droit qu'il y avoit, & que sans cela il pouvoit la réclamer sur celui qui en avoit fait la recousse.

Mais cela même étoit sujet à inconvénient, comme trop capable de refroidir l'ardeur des armateurs en course, qui en effet ne se porteroient pas volontiers à aller à la recousse, aux risques de se faire prendre eux-mêmes, si l'appas du gain ne les y invitoit. C'est bien assez que leur récompense soit bornée au tiers de la valeur de la prise, si la recousse en est faite avant les vingt-quatre heures. Ainsi notre article est souverainement juste. Sa décision au reste est applicable au cas d'un navire rançonné par un ennemi, qui est ensuite repris avec le billet de rançon & l'ôtage, parce que la rançon représente le navire rançonné : au moyen de quoi le corsaire qui a pris l'ennemi qui avoit rançonné un François, profite de la rançon en même temps que du navire ennemi.

Il a été observé que l'article 61 de l'Ordonnance de 1584, attribuoit le profit de la recousse, soit en total ou pour le tiers, aussi-bien aux vaisseaux du Roi qu'aux armateurs corsaires, & que le présent article n'a pas rappelé cette disposition particulière, favorable aux vaisseaux du Roi.

L'omission, selon toute apparence, a été faite à dessein, puisque depuis ce temps-là le Roi a toujours été dans l'usage de faire la remise du profit de la recousse faite par ses vaisseaux, que le navire pris ait resté plus de vingt-quatre heures ou non en la possession de l'ennemi ; Sa Majesté ne voulant point profiter du malheur de ses sujets. La même chose s'observe depuis long-temps en Espagne, suivant la remarque de Cleirac, *loc. cit.* pag. 453 ; & M. l'Amiral, jaloux de se conformer aux intentions du Roi, a eu tout de même la générosité de faire la remise de son dixième en pareil cas, tant que ce droit a subsisté.

Entre autres exemples, il y en a un mémorable du 7 Juin 1696, au sujet du navire *la Sainte-Trinité d'Olonne*, pris par un corsaire de Saint Sébastien, & repris sur lui quelques jours après par le Sieur Durand, commandant la frégate du Roi *l'Entreprenante*.

Il y a aussi par rapport à la rançon un autre exemple assez récent. Un corsaire de Guernezey avoit rançonné une barque françoise venant de Bayonne, pour la somme de 3800 liv. Ce corsaire fut pris ensuite par la corvette du Roi *l'Amaranthe*, & l'on trouva à bord l'ôtage & le billet de rançon. M. l'Amiral, en déclarant bonne la prise du corsaire, adjugea en même temps au Roi la rançon comme faisant partie de la prise : mais le Roi, par son Ordonnance du 9 Août 1748, annulla le billet de rançon, & déchargea les propriétaires de la barque, du payement de la somme de 3800 liv. pour laquelle elle avoit été rançonnée.

En interprétation de cet article, il s'est présenté une question également curieuse & extraordinaire : voici l'espece.

Un navire anglois a été pris par un armateur françois, qui l'a gardé trois jours ; ces deux vaisseaux sont pris ensuite par un Anglois, qui, après seize heures, est repris par un second armateur françois.

Contestation entre les deux armateurs françois, non pour le vaisseau françois pris & recous, à l'égard duquel nul doute que le second armateur ne soit borné au tiers pour son droit de recousse ; mais pour la premiere prise angloise, le premier armateur prétendant qu'elle lui appartient, & que le second n'en peut avoir tout de même que le tiers pour la recousse.

Le second armateur soutient au contraire que la premiere prise angloise lui appartient en entier comme la seconde, & que le premier n'y a aucun droit.

Raisons pour le premier armateur. Dès qu'il a gardé la prise plus de vingt-quatre heures, elle lui a été pleinement acquise : en telle sorte qu'après ce délai le vaisseau anglois a dû être considéré comme vaisseau françois. D'où il s'ensuit que dans la recousse il n'y a aucune différence à faire entre ce navire & le François, l'Anglois qui les avoit pris tous deux ne l'ayant pas gardé vingt-quatre heures.

Inutilement opposeroit-on que l'armateur qui fait une prise n'en est véritablement propriétaire qu'autant qu'il l'a conservé, & qu'après qu'elle a été jugée valable. Ce n'est pas là ce qui forme son droit à la prise, c'est seulement ce qui le confirme : le droit est acquis dès l'instant de la prise.

Raisons en faveur du second armateur. Il n'est pas douteux que celui qui possède une chose en vertu d'un titre qui lui a donné droit de s'en emparer, n'en ait acquis dès-lors la propriété : ainsi l'armateur ayant été autorisé à faire la prise, & par la déclaration de guerre, & par sa commission, il a acquis véritablement la propriété du navire ; mais cette propriété n'est pas incommutable.

Comme il a pu acquérir dans un quart d'heure, il a pu également perdre ; & c'est ce qui est arrivé par la reprise faite sur lui en quelque temps qu'elle ait été faite.

L'effet de la reprise est tel, que ce qui étoit auparavant en son pouvoir, & qu'il possédoit légitimement, a cessé dans l'instant de lui appartenir, comme s'il n'y avoit jamais eu aucun droit. Ainsi le second armateur qui reprend le premier avec la prise qu'il avoit faite, devient réellement propriétaire du vaisseau ennemi que l'ennemi avoit recouvré, & dans lequel le premier armateur françois n'avoit plus aucun droit.

Ce n'est pas le cas au reste d'examiner si l'ennemi a gardé sa reprise plus ou

moins de vingt-quatre heures ; la distinction n'est bonne que par rapport au vaisseau françois. Non que , dans la regle générale , le délai de vingt-quatre heures décide de la validité ou de l'inefficacité de la prise en soi ; car il n'est pas douteux que dans l'instant de la prise il ne se fasse un vrai changement de propriété : mais c'est qu'en faveur des François il a paru juste de tempérer la regle par une modification & un arrangement de convenance , en bornant le droit de recouffe au tiers , la reprise étant faite avant les vingt-quatre heures.

Que cet arrangement soit observé avec exactitude , à la bonne heure ; mais il ne peut influer sur la reprise du vaisseau ennemi que l'armateur françois avoit pris d'abord : parce que dans la regle il avoit perdu tout droit sur cette prise , dans l'instant même que l'ennemi la lui avoit arrachée , en le prenant lui-même. Dans ces circonstances , il doit s'estimer heureux que le second armateur soit venu faire à son tour une reprise qui lui fait recouvrer son navire qu'il avoit perdu, sans autre charge que de payer le tiers de sa valeur pour droit de recouffe.

Il étoit naturel que ces raisons du second armateur prévalussent ; & en effet, la question fut décidée en sa faveur le 2 Janvier 1695 , au Conseil des Prises. Arrêts du Conseil conformes des 17 Octobre 1705, 5 Juin 1706 & 14 Juin 1710. Cependant la question ayant été renouvelée vers la fin de la dernière guerre, elle fut jugée en première instance en faveur du premier armateur ; mais , par Arrêt du Conseil du 5 Novembre 1748 , la prise fut adjugée en entier au second ; & pour empêcher que la difficulté ne reparût dans la suite , Sa Majesté a rendu l'Arrêt en forme de Règlement , avec ordre de l'enregistrer dans toutes les Amirautés du Royaume.

S'il arrivoit que l'équipage se délivrât lui-même de l'ennemi qui l'auroit pris , ce ne seroit pas une recouffe en vertu de laquelle il pût prétendre le vaisseau après les vingt-quatre heures , ou le tiers avant les vingt-quatre heures. Il ne lui seroit dû qu'une simple récompense. Sentence de Marseille du 8 Janvier 1748. A cela il n'y a rien à dire , l'équipage ayant travaillé autant pour lui , en se procurant la liberté & le recouvrement de ses gages , que pour les intérêts au navire & dans son chargement. Cependant la récompense qui lui est due doit être proportionnée à l'importance de l'objet. On conçoit au reste qu'elle doit être supportée comme une avarie grosse & commune , à l'exemple du rachat , ou des frais faits pour la délivrance d'un ôtage.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui annulle un billet de rançon, & décharge les propriétaires d'une barque du paiement de la somme de 3800 liv. pour laquelle elle avoit été rançonnée.

Du 9 Août 1748.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que le sieur Foucault , Enseigne de vaisseau , commandant la corvette l'*Amaranthe* , s'est emparé d'un corsaire de Guernesay nommé le *Prince de Galles*, à bord duquel s'est trouvé un ôtage pour une rançon d'une barque françoise venant de Bayon-

ne & allant à Nantes, lequel ôtage a été mis en liberté; & voulant S. M. que le billet de rançon de ladite barque, montant à la somme de 3800 liv. soit annulé, Elle a dispensé & dispense les propriétaires de ladite barque de payer ladite rançon, nonobstant l'Ordonnance du Conseil des Prises, du 9 Juin dernier, Sa Majesté

leur en faisant pleine & entière main-levée. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, de faire exécuter le présent ordre. Fait à Compiègne le 9 Août 1748.

Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui ordonne que les navires ennemis, pris par ses vaisseaux ou par ceux de ses sujets armés en course, recous par les ennemis, & repris ensuite sur eux, appartiendront en entier au dernier preneur.

Du 5 Novembre 1748.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

Vu par le Roi, étant en son Conseil, la requête présentée par les capitaines & armateurs du corsaire *le Prince de Conti*, tendante à ce qu'il plaise à Sa Majesté les recevoir appelans de l'Ordonnance du 7 Février 1748, qui a déclaré le navire anglois *le Mogué Landardez* de bonne prise, en a adjugé les deux tiers à l'armateur du corsaire *la Reine*, & l'autre tiers à l'armateur du *Prince de Conti*, pour droit de recousse; faisant droit sur ledit appel, sans avoir égard à ladite Ordonnance, déclarer ledit navire de bonne prise au profit de l'armateur du corsaire *le Prince de Conti* seul; en conséquence, ordonner que le prix provenu de la vente d'icelui, ensemble de ses agrès, apparaux & marchandises de son chargement, lui sera restitué: la requête de Jacques Perée du Coudray, Négociant à Saint-Malo, armateur du corsaire *la Reine*, tendante à ce qu'il plaise à Sa Majesté déclarer l'armateur du *Prince de Conti*, non-recevable, & subsidiairement mal fondé dans son appel, dont il sera débouté, ce faisant ordonner que ladite Ordonnance sera exécutée suivant sa forme & teneur, avec dommages, intérêts & dépens: la procédure faite par les Officiers de l'Amirauté de Saint-Malo, commencée le 10 Novembre 1747: l'Ordonnance dont est appel, dudit jour 7 Février 1748, & tout ce qui a été remis par les parties respectivement. Vu aussi les Arrêts du Conseil des 17 Octobre 1705, 5 Juin 1706, & 14 Juin 1710, qui ont jugé que les vaisseaux

ennemis pris par des François, repris sur eux, & ensuite repris par d'autres François, appartiennent en entier aux derniers preneurs; & que l'art. 8 du titre des Prises, de l'Ordonnance de 1681, qui rend le vaisseau françois recous dans les vingt-quatre heures, au propriétaire, n'a point d'application aux navires appartenans aux ennemis de l'Etat. Oui le rapport du sieur Comte de Maurepas, Secrétaire d'Etat, ayant le département de la Marine, le Roi étant en son Conseil, ayant égard à la requête des capitaines & armateurs du corsaire *le Prince de Conti*, faisant droit sur l'appel par eux interjeté de l'Ordonnance dudit jour 7 Février 1748, & sans s'y arrêter, en ce qu'elle adjuge ledit navire *le Mogué Landardez*, & les marchandises de son chargement audit armateur du corsaire *la Reine*, en payant à celui du corsaire *le Prince de Conti* le tiers du produit pour la recousse, ni à la requête dudit Perée du Coudray, a ordonné & ordonne que le tout appartiendra auxdits capitaine & armateurs dudit corsaire *le Prince de Conti* seuls, & que le prix provenant de la vente dudit bâtiment & de son chargement leur sera remis, à la réserve du dixième appartenant à l'Amiral, qui sera délivré au receveur de ses droits; à ce faire les sequestres & dépositaires contraints, quoi faisant déchargés. Enjoint Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté de Saint-Malo, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt. Veut & entend Sa Majesté que les prises

des navires ennemis, faites par ses vaisseaux ou par ceux de ses sujets armés en course, recouffes par les ennemis, & ensuite reprises sur eux, appartiennent en entier au dernier preneur : & en conséquence, ordonne S. M. que le présent Arrêt sera enregistré aux Greffes des Amirautés du Royaume, imprimé, lu, publié & affiché

par-tout où besoin fera. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, de tenir la main à son exécution. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Fontainebleau le 5 Novembre 1748.
Signé, ROUVILLÉ.

ARTICLE IX.

SIl le navire, sans être recous, est abandonné par les ennemis, ou si par tempête ou autre cas fortuit, il revient en la possession de nos sujets, avant qu'il ait été conduit dans aucun port ennemi; il sera rendu au propriétaire qui le réclamera dans l'an & jour, quoiqu'il ait été plus de vingt-quatre heures entre les mains des ennemis.

CEci rappelle l'ancienne pratique remarquée par Grotius dans l'endroit cité sur l'article précédent; mais cela n'a rien de commun avec le droit de recousse, puisqu'il s'agit simplement d'un navire françois pris par l'ennemi, qu'il a ensuite abandonné au gré des flots, ou qui lui a échappé par tempête ou autre cas fortuit.

En pareilles circonstances, notre article, auquel est entièrement conforme le treizième de l'Ordonnance du Roi d'Espagne, du 21 Août 1702, de même que l'art. 11 de celle du 17 Novembre 1718, veut que le navire soit regardé comme épave de mer; qu'il soit recueilli par quelqu'un sur les flots, ou qu'il soit jetté à la côte par la force du vent, ou par les courans. De sorte que c'est la Jurisprudence établie sur la matière des naufrages & échouemens qui doit servir de règle dans cette occasion, le navire étant retourné dans la possession du propriétaire, sans faire attention à la prise qui en avoit été faite, ni s'il étoit resté plus de 24 heures entre les mains des ennemis.

C'est sur ce principe que le propriétaire est autorisé à réclamer le navire dans l'an & jour, à compter ce délai comme en matière de naufrage, à la charge de payer le tiers de sa valeur à celui qui l'aura sauvé sur les flots, si le navire étoit sans équipage, ou avec un équipage trop foible pour le conduire; ou les frais simples de sauvement, s'il a été poussé à la côte & jetté sur les grèves. Pour le partage de ce profit entre l'armateur & les gens de l'équipage, voyez l'art. 27, titre des naufrages.

Il faut convenir néanmoins que ce retour du propriétaire dans son ancien droit de propriété, est plutôt une grace que le Prince lui accorde, qu'un acte de justice qu'il eût droit d'en attendre: car enfin le navire ayant réellement appartenu à l'ennemi, comme l'ayant gardé plus de 24 heures, il devoit dans la règle être regardé comme ennemi, & comme tel, être sujet à confiscation par le droit de la guerre.

Mais le Roi ayant jugé à propos de se relâcher de son droit, comment n'a-t-il pas fait la grace toute entière? & pourquoi l'avoir restreinte au cas où

le navire n'aura pas encore été conduit dans un port de l'ennemi, l'ennemi n'ayant pas plus acquis de droit sur le navire par cette circonstance, qu'il en avoit après les 24 heures de la prise ? Qu'importe en effet que le navire conduit dans un port, en ait été chassé ensuite par la tempête ou autre cas fortuit, ou qu'il lui ait échappé de même en pleine mer, en un mot, avant d'avoir atteint un port ?

Cependant la loi étant écrite, il faut l'observer, & dire en conséquence que si le navire françois a été conduit dans un port ennemi, quoiqu'il en soit chassé ensuite par la tempête & poussé sur les côtes de France, le propriétaire sur qui il avoit été pris, ne sera pas en droit alors de le réclamer. Ce navire sera jugé nécessairement un vaisseau ennemi, sujet par conséquent à confiscation.

A R T I C L E X.

LES navires & effets de nos sujets ou alliés repris sur les pirates, & réclamés dans l'an & jour de la déclaration qui en aura été faite à l'Amirauté, seront rendus aux propriétaires, en payant le tiers de la valeur du vaisseau & des marchandises, pour frais de recousse.

LE contraire avoit été jugé au Parlement de Paris, en la Grand'Chambre, séant M. de Verdun, premier Président, contre les conclusions de M. l'Avocat-Général Servin, par Arrêt du mardi 22 Avril 1624, rapporté dans la Bibliothèque de Bouchel, *verbo* recousse; c'est-à-dire, que ce qui avoit été repris sur les Pirates Algériens n'étoit pas sujet à réclamation. C'est ce que remarque Grotius, du droit de la guerre, &c. liv. 6, chap. 9, §. 19 & dernier, édition de 1729. Sur quoi Barbeyrac observe que Cocceius a trouvé cette décision irrégulière & injuste; mais il soutient lui qu'elle peut être justifiée par les raisons qu'il a rapportées sur le §. 17, note première.

Véritablement sans la disposition de notre article, il y auroit lieu de douter; car, si d'un côté, il est vrai dans les principes du droit, que les pirates n'ont pas de titres pour acquérir, ce qui a fait dire à Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 4, n. 4; *ea quæ piratæ nobis eripuerunt, non opus habent possiliminio, quia jus gentium illis non concedit, ut jus domini mutare possint*, arg. leg. 24 & 27, ff. de captivis; la politique & l'intérêt public persuadent d'un autre côté qu'il est juste d'abandonner aux armateurs tout ce qu'ils peuvent enlever aux pirates.

Aussi étoit-ce autrefois l'usage observé en Espagne & chez les Vénitiens; suivant le même Grotius, *ibid.* §. 17, & la note ajoute qu'il en est de même en Hollande. On y juge que les vaisseaux repris sur les pirates appartiennent en entier à ceux qui en ont fait la recousse; & cela est, dit-il, afin d'animer les armateurs à courir sur les pirates & à braver le péril, sur l'assurance qu'ils ont de conserver tout ce qu'ils prendront sur eux.

Ce point avoit donc besoin d'une décision précise. Celle de notre Ordon-

nance ; renouvelée par une autre Ordonnance du 5 Septembre 1718 (à laquelle est conforme celle de l'art. 12 de l'Ordonnance du Roi d'Espagne , du 17 Novembre 1718 : sur quoi voir le Traité de M. le Chevalier d'Abreu , part. 2, chap. 6 ,) est constamment la plus régulière , si elle n'est pas la plus conforme à la politique. Après tout elle fait plus d'honneur à la nation , puisqu'elle suppose dans les François une ardeur à courir sur les pirates , excitée plutôt par l'amour de la gloire & du bien public , que par l'intérêt & l'attrait du gain.

Sur ce plan , il importe que la reprise sur les pirates ait été faite avant ou après les vingt-quatre heures ; la réclamation est également ouverte en faveur du propriétaire , & cela durant l'an & jour qui suivra la déclaration qui en aura été faite au Greffe de l'Amirauté du lieu où l'armateur aura conduit ou envoyé le vaisseau ou les effets repris : mais après l'an & jour , il y aura fin de non-recevoir absolument , quoiqu'il en soit autrement en fait de naufrage & d'effets de gens morts en mer , comme il sera observé dans la suite.

Et ce droit de réclamer , l'article l'accorde tout de même aux alliés : ce qu'il faut entendre aussi aux sujets des Princes neutres ; parce que tout cela dérive du même principe : savoir , que la prise faite par les pirates n'a pu opérer le changement de propriété. Tous les propriétaires seront donc d'égale condition , s'ils ne sont ennemis , & ils en seront quittes pour payer le tiers de la valeur du vaisseau & des marchandises , pour droit de recousse.

Mais pour l'effet de cet article , il faut que le navire ait été repris sur les pirates par un François. Si c'étoit par un étranger après les vingt-quatre heures , la reprise seroit toute à son profit , si la loi de son pays n'étoit semblable à la nôtre. Arrêt du Parlement de Bordeaux du 8 Mars 1635 , confirmatif d'une Sentence de l'Amirauté de Guienne , en faveur d'un Armateur Hollandois qui avoit repris sur les corsaires d'Afrique un navire Breton.

Ce préjugé que rapporte Cleirac , art. 34 de la Jurisdiction de la Marine , pag. 453 & 454 , & qui me paroît fort judicieux , s'agissant d'une recousse faite par un Hollandois , attendu qu'en Hollande l'usage est d'abandonner aux armateurs tout ce qu'ils prennent sur les pirates , me feroit penser que les alliés , qui , aux termes de notre article , ont droit de réclamer leurs effets repris sur des pirates par des François , ne doivent s'entendre que de ceux qui suivent la même Jurisprudence que nous ; autrement il n'y auroit pas de réciprocité : ce qui blefferoit l'égalité de justice que les Etats se doivent les uns aux autres.

Au surplus , si le navire pris par les pirates , sans être recous , est par eux abandonné , ou s'il leur échappe par tempête ou autre cas fortuit , ce sera le cas de l'article précédent ; de manière que s'il aborde quelque port ou rivage du Souverain , ou d'un allié , il sera rendu au propriétaire ; & *hoc* , ajoute Loccenius , *loc. cit. n. 5* , *commune jus gentium esse* , ait Cunaus , *in causâ possiliminii*.

Et il ne sera point question alors d'examiner , comme dans l'article précédent , si les pirates ont conduit le navire dans quelqu'un de leurs ports , parce que ce ne seroit nullement un obstacle à la réclamation. La raison en a déjà été rendue ; c'est qu'en aucun cas les pirates n'ayant pu acquérir la propriété de la chose par eux prise , ils n'ont pu conséquemment faire perdre le droit du propriétaire.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant Amnistie pour les Forbans.

Du 5 Septembre 1718.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que plusieurs de ses sujets, matelots, soldats & habitants qui ont quitté le Royaume & les Colonies soumises à notre obéissance, commettent journellement dans les mers des Indes Occidentales différentes pirateries & voleries, prennent sans distinction les navires de différentes nations, & causent un grand préjudice au commerce de l'Europe, Elle a fait armer le nombre de vaisseaux qu'Elle a cru suffisant pour donner la chasse à ces forbans, pour réprimer leurs pirateries : mais ayant vu que plusieurs de ses sujets qui navigent avec ces pirates, ont été engagés par force ; que d'autres qui s'y sont laissé entraîner par une légèreté criminelle, se sont repentis de leur faute, & souhaiteroient pouvoir revenir en leur patrie, s'il leur étoit permis d'y rentrer sans être exposés aux peines portées par les loix. Sa Majesté voulant mettre en usage tous les moyens qui peuvent faire cesser un si grand désordre, & dans le dessein de favoriser le retour de sesdits sujets, que la crainte des peines retient, Elle a cru devoir préférer la clémence à la rigueur & à la sévérité de la justice ; à cet effet, S. M. de l'avis de M. le Duc d'Orléans Régent, a ordonné & ordonne, veut & entend que ceux de ses sujets de la Religion Cathol. Apostolique & Romaine, ou ceux qui ayant été élevés dans les erreurs de la Religion prétendue réformée, auroient dessein de se convertir, qui se trouvent présentement engagés dans le nombre desdits pirates & forbans jouissent de l'abolition, pardon & amnistie des vols & pirateries par eux exercés, pourvu que dans un an, à compter du jour & date de l'enregistrement de la présente Ordonnance, touchés du sincère repentir, ils rentrent dans le nombre de ses bons & fideles sujets, & viennent de bonne foi s'habituer dans les Colonies de l'Amérique, après avoir fait leur déclaration à ceux qui commandent en son nom dans lesdites Colonies ; veut S. M. qu'ils ne puissent être inquiétés ni recherchés en quelque manière que ce soit, pour raison desdites pirateries ; impose silence à ses Procureurs-Généraux & autres ses Procureurs, fait défense à tous ses sujets de leur faire aucuns reproches à cet égard, sous peine de réparation & de dom-

mages & intérêts. A l'égard de ceux de ses sujets qui se trouvent parmi les forbans, & qui après ladite année expirée, continueront leurs vols & brigandages, ou qui pendant icelle seront pris les armes à la main, S. M. ordonne qu'ils soient punis de mort suivant la rigueur des Ordonnances, & leurs biens confisqués aussi bien que ceux de leurs auteurs, complices & adhérens, qui seront condamnés aux galères à perpétuité. Ordonne S. M. à tous Gouverneurs généraux & particuliers, & autres ses Officiers servant en ses Colonies, & à ses Officiers généraux & Capitaines commandant ses vaisseaux & généralement à tous autres sujets de courre sus, saisir, prendre & arrêter ceux desdits forbans qui n'auront point profité de la présente amnistie : & pour engager & exciter ceux de ses sujets qui voudront armer contre lesdits pirates, S. M. a déclaré & déclare de bonne prise tous les vaisseaux & bâtimens-de mer que lesdits sujets pourront prendre sur lesdits forbans, ensemble leurs chargemens à telles sommes qu'ils puissent monter, à l'exception néanmoins des navires & effets repris sur lesdits forbans qui se trouveront en nature lors de ladite prise, & qui seront vérifiés appartenir à ses sujets ou à ses alliés, qui leur seront restitués pourvu qu'ils soient réclamés dans l'an & jour, en payant le tiers de la valeur desdits navires & effets, pour tenir lieu des frais de recousse ; le tout conformément aux art. 4, 5 & 10 du titre des Prises de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, laquelle par rapport auxdites prises sera exécutée selon sa forme & teneur, ainsi que le Règlement de 1669. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Gouverneurs & Lieutenans-Généraux en l'Amérique, Gouverneurs particuliers, Officiers des Conseils supérieurs des Colonies, & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera enregistrée auxdits Conseils supérieurs, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera, à ce que personne n'en ignore. Fait à Paris le cinquième jour de Septembre 1718.
Signé LOUIS. *Et plus bas*, P H E L Y P E A U X.

ARTICLE XI.

LES armes, poudres, boulets, & autres munitions de guerre, même les chevaux & équipages qui seront transportés pour le service de nos ennemis, seront confisqués en quelque vaisseau qu'ils soient trouvés, & à quelque personne qu'ils appartiennent, soit de nos sujets ou alliés.

LES armes, poudres, &c. c'est ce qu'on appelle, en temps de guerre, marchandises ou effets de contrebande, qu'il n'est pas permis de porter aux ennemis, & dont la confiscation est inévitable, en quelque vaisseau qu'on les trouve, cette façon de commercer avec les ennemis d'un allié ne pouvant compatir avec la neutralité. Cela avoit déjà été ainsi réglé, tant par l'Ordonnance de 1543, art. 42, que par celle de 1584, art. 69.

Et tel a été de tout temps le droit des gens relatif à la guerre. Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 1, cap. 4, n. 9, fol. 41 & seq. étend même la prohibition aux vivres & munitions de bouche, de même que l'article 5 du Règlement du Roi de Danemarck, en date du 5 Avril 1710; mais par nos loix & de droit commun, elle n'a lieu en cette partie que par rapport aux places assiégées ou bloquées; & c'est à quoi l'on s'est conformé dans le Traité de Commerce conclu avec le Roi de Danemarck le 23 Août 1742, art. 27. C'est aussi ce qui a été renouvelé par l'article 14 du Règlement du 21 Octobre 1744. *Idem*, M. le Chevalier d'Abreu, part. première, chap. 10, pag. 136 & suiv. & l'Observateur Hollandois, lettre quarante-sixième, pag. 21 & suivantes.

Dans la guerre de 1700, le goudron y fut compris, parce que les ennemis le déclarent de contrebande, excepté celui qui étoit trouvé sur les vaisseaux Suédois, parce que c'est une production de leur cru. Lettre de M. de Pontchartrain, du 25 Juillet 1703. Dans le Traité de Commerce conclu avec le Roi de Danemarck le 23 Août 1742 le goudron a aussi été déclaré de contrebande, avec la poix résine, les voiles, chanvres & cordages, les mâts & bois de construction pour les navires. Ainsi en cette partie il n'y auroit point à se plaindre de la conduite des Anglois, sans leur contravention aux Traités particuliers; car de droit ces choses sont de contrebande aujourd'hui & depuis le commencement de ce siècle, ce qui n'étoit pas autrefois néanmoins, comme il résulte des anciens Traités & notamment de celui de Saint-Germain en Laye, du 24 Février 1677, conclu avec l'Angleterre, l'art. 4 portant expressément que toutes ces choses demeureroient libres & permises, de même que tout ce qui pourroit servir à la sustentation de la vie; le tout sauf les places assiégées ou bloquées.

Notre article comprend dans la défense, & soumet tout de même à la confiscation les chevaux & équipages qui seroient transportés pour le service des ennemis, parce que cela a beaucoup d'analogie avec les munitions de guerre. Mais il faut observer qu'il n'y a que ces effets prohibés qui soient sujets à confiscation, sans y comprendre le navire qui doit être relâché aux termes de

de l'art. 4 du Règlement du 23 Juillet 1704, & de l'art. 4 aussi dudit. Règlement du 21 Octobre 1744, ce qui est encore répété dans l'art. 14.

Ces objets exceptés, les sujets des Puissances amies ou neutres peuvent commercer librement avec nos ennemis, leur porter leurs denrées & marchandises, & prendre en échange ou paiement des effets du pays ennemi; pourvu néanmoins que ce soit pour retourner à droiture chez eux, & que du reste ils se conforment aux Réglemens faits à ce sujet.

On a pensé un peu tard en France à se précautionner contre les moyens que trouvoient les ennemis de continuer leur commerce, comme en pleine paix, à la faveur du pavillon & des passe-ports des Puissances neutres dont ils abusoient, soit à leur insu, soit par collusion ou intelligence secrète. Le Royaume en a souvent essuyé de grandes pertes, & ce n'est guere que depuis qu'on y a reconnu de quelle importance est le commerce dans un Etat, qu'on y a songé sérieusement à régler les conditions sous lesquelles, les sujets des Princes neutres, pourroient commercer avec nos ennemis, & à les assujettir à des formalités capables de garantir la sincérité de leurs dispositions à observer la neutralité.

Jusqu'à cette Ordonnance on n'avoit point imaginé d'autre moyen que celui de faire délivrer des passe-ports aux ennemis qui voudroient trafiquer dans le Royaume, en payant un écu par tonneau. Cela fut ainsi réglé par une Ordonnance particuliére du 19 Décembre 1673, dont le motif étoit que les ennemis se servant des vaisseaux neutres pour faire le commerce, il étoit naturel que le Roi au moyen de cet écu par tonneau, se procurât les avantages que retiroyent les nations neutres en prêtant leurs vaisseaux.

Mais ce n'étoit pas là corriger l'abus de la navigation neutre.

Notre Ordonnance est donc, à vrai dire, la première Loi qui ait commencé d'y pourvoir, principalement dans les art. 6 & 7 ci-dessus, & dans celui-ci; mais l'expérience ayant fait voir que ces dispositions ne suffisoient pas pour se garantir des suites d'une feinte neutralité, intervint d'abord le Règlement du 17 Février 1694; & cela ne suffisant pas encore, intervint enfin un autre Règlement en date du 23 Juillet 1704, qui depuis a toujours fait Loi sur cette matiere, sauf quelques légers changemens qui y ont été faits par le dernier Règlement du 21 Octobre 1744.

La partie qui concerne la preuve de la propriété des vaisseaux que l'on prétend neutres, premier objet essentiel. Car où seroit la neutralité, si les sujets des Princes neutres se servoient de navires que l'on pourroit présumer ne pas leur appartenir, mais aux ennemis? Cette partie, dis-je, a déjà été traitée sur l'art. 6 ci-dessus, où tous ces Réglemens ont été rapportés; il ne s'agit plus que des autres dispositions de ces Réglemens.

Celles du premier, qui sont encore subsistantes sans avoir reçu aucune atteinte ou modification, sont le sujet des articles 1, 2, 3 & 5.

Le premier porte » qu'on n'aura aucun égard aux passe-ports des Princes » neutres auxquels ceux qui les auront obtenus, se trouveront avoir con- » trevenu, & que ces vaisseaux seront considérés comme étant sans aveu » en conséquence déclarés de bonne prise ajoute l'art. 7 du Règlement du 21 Octobre 1744.

Le second » qu'un même passe-port ne pourra servir que pour un seul voyage».

Le troisieme » que les passe-ports seront considérés comme nuls , quand il y » aura preuve que le navire pour lequel ils sont expédiés , n'étoit alors dans » aucun des ports du Prince qui l'a expédié. » Ces deux articles sont confirmés par l'article 8 dudit Règlement de 1744.

Et le cinquieme » que les connoissemens trouvés à bord , non-signés , seront » nuls , & regardés comme des actes informes. » La même disposition se trouve dans l'art. 9 du Règlement dudit jour 21 Octobre 1744. Il est à observer que ceci ne déroge point à l'Arrêt du Conseil du 26 Octobre 1692, cité sur l'art. 6 ci-dessus , suivant lequel Arrêt, on peut faire preuve de collusion des connoissemens & autres pieces par les dépositions des gens de l'équipage.

Les dispositions du second Règlement , qui est du 23. Juillet 1704 , sont en beaucoup plus grand nombre , & expliquent différens cas dans lesquels il est défendu ou permis d'arrêter les vaisseaux neutres.

L'article premier est pour les cas d'un vaisseau sorti d'un port neutre & chargé de marchandises du crû ou fabrique du pays , pour les porter à droiture en quelqu'autre Etat que ce soit , même en ceux avec qui Sa Majesté est en guerre ; il n'est pas permis alors aux armateurs François de s'en emparer , si ce n'est que le chargement soit pour le compte des ennemis , ou qu'il y ait dans le navire des marchandises de contrebande.

Il en est de même du cas de l'art. 2 , où il s'agit de navires neutres sortis des ports de quelqu'autre Etat que ce soit , même des ennemis , & chargés pour le compte d'autres que des ennemis , quoique ce soient des marchandises prises chez l'ennemi ; pourvu que ces navires s'en retournent à droiture dans l'un des ports de la domination de leur Souverain.

Dans le troisieme article , il est question d'un vaisseau neutre parti d'un port neutre pour aller dans un autre port aussi neutre. Il n'est pas permis non plus de l'arrêter , s'il n'est chargé de marchandises du crû ou fabrique du pays ennemi , auquel cas les marchandises seront de bonne prise ; mais le navire sera relâché.

De même par l'article 4 , d'un navire neutre sorti d'un des ports d'un Etat allié de Sa Majesté ou neutre , sur lequel navire il y a des marchandises de contrebande ou du crû & fabrique du pays ennemi. Les marchandises en ce cas seront aussi de bonne prise , & le vaisseau sera tout de même relâché. Le seul changement que l'art. 4 du Règlement du 21 Octobre 1744 a fait à cet article , est qu'il a ajouté , qu'il en seroit de même quoique le navire , sorti d'un port neutre , allât dans un port ennemi de Sa Majesté.

Dans ces quatre cas néanmoins , s'il se trouvoit dans les navires neutres , des effets appartenans aux ennemis , les vaisseaux & toutes les marchandises , seroient de bonne prise. C'est la disposition formelle de l'art. 5 , relative à l'art. 7 ci-dessus. Mais il y a été dérogé par l'art. 5 du Règlement de 1744 , qui veut qu'il n'y ait que les effets appartenans aux ennemis qui soient de bonne prise , & que les navires soient relâchés. V. *notata* sur ledit article 7.

L'article 6 , toujours du Règlement de 1704 , en ajoutant à l'art. 2 & l'expliquant de maniere à lever tout doute , porte , que les vaisseaux neutres sortis d'un port ennemi , & qui y auront pris leur chargement en tout ou partie , pour aller dans les Etats d'un autre Prince que le leur , que cet autre Prince soit allié de Sa Majesté , neutre ou ennemi , pourront être arrêtés & amenés dans

le Royaume; & seront déclarés de bonne prise avec leur chargement, encore qu'ils fussent chargés pour le compte des sujets de Sa Majesté ou d'un Etat allié ou neutre.

Cette disposition a été passée sous silence dans le dernier Règlement de 1744; sans doute pour ne pas la faire contraster avec celles des articles 14 & 15 qui font des exceptions en faveur des Danois, des Hollandois, & des Suédois; mais elle ne doit pas moins être regardée comme toujours subsistante à l'égard des autres Etats neutres, & même des Hollandois depuis la révocation ou suspension du Traité de Commerce du 21 Décembre 1739. Par rapport aux Suédois, l'exception avoit déjà été admise en leur faveur par l'Ordonnance du 4 Avril 1712.

Dans l'article 7, il est question de la nature & qualité des pièces justificatives de la propriété des vaisseaux, à l'effet d'être reconnues neutres; il en a été fait mention sur l'art. 6 de la présente Ordonnance.

Aux termes de l'art. 8 dudit Règlement, on ne doit avoir aucun égard aux passe-ports accordés par les Princes neutres, tant aux propriétaires qu'aux maîtres des vaisseaux, sujets des Etats ennemis de Sa Majesté, s'ils n'ont été naturalisés & n'ont transféré leur domicile dans les Etats des Princes neutres avant la déclaration de guerre; & dans ce cas là même, ils ne pourront jouir du bénéfice des lettres de naturalité, si depuis qu'ils les auront obtenues, ils sont retournés dans les Etats ennemis de Sa Majesté, pour y continuer leur commerce: de même l'art. 11 du Règlement de 1744.

Par l'art. 9, sont déclarés de bonne prise tous vaisseaux étrangers sur lesquels il y aura un subrecargue, marchand, commis ou officier marinier d'un pays ennemi de Sa Majesté, ou dont l'équipage sera composé de matelots ennemis au delà du tiers, ou qui n'auront pas à bord le rôle de l'équipage, arrêtés par les officiers publics des lieux neutres d'où les vaisseaux seront partis.

Il y a une exception dans l'article suivant, pour le cas où les capitaines justifieront par des actes trouvés à bord, qu'ils ont été obligés de prendre des officiers marins ou matelots, dans les ports où ils auront relâché, pour remplacer ceux du pays neutre qui seront morts pendant le cours de leur voyage. Les articles 12 & 13 du Règlement de 1744 sont entièrement conformes à ces deux-ci.

A l'égard des vaisseaux qui seront sortis des ports du Royaume, qui n'auront à bord d'autres denrées & marchandises que celles qu'ils y auront chargées, & qui se trouveront munis de congés de l'Amiral de France, ils ne pourront être arrêtés par les armateurs François, sous quelque prétexte que ce soit; c'est-à-dire, que ces vaisseaux soient alliés, neutres ou ennemis. C'est la disposition de l'art. 12 & celle de l'art. 16 dudit Règlement de 1744.

Le treizième article veut, qu'en cas de contravention de la part des armateurs François audit Règlement, il soit fait main-levée aux sujets des Princes neutres, des vaisseaux à eux appartenans & des marchandises de leur chargement, s'il n'y en a aucunes qui soient sujettes à confiscation, & que lesdits armateurs soient condamnés en leurs dommages & intérêts. *Idem* l'art. 17 du Règlement de 1744.

L'article quatorzième & dernier, de même que le dix-huitième dudit Règlement de 1744, confirme pour le surplus le titre des prises de la présente Or-

donnance, le Règlement du 17 Février 1694, & autres intervenus sur le fait des prises, autant qu'il n'y a pas été dérogé par ceux-ci: ce qui laisse l'art. 6 de la présente Ordonnance dans toute sa force.

Rien ne rend un navire plus suspect d'appartenir à l'ennemi ou de receler ses effets, que le jet des papiers à la mer. C'est pour cela que l'Ordonnance de 1543, art. 43, & celle de 1584, art. 70, avoient déclaré de bonne prise le navire dont » le maître ou les compagnons auroient jetté la charte-partie à » la mer, pour en celer la vérité; » & comme dans les mêmes articles, il étoit parlé aussi des » autres lettres concernant le chargement du navire » on étendit dans l'usage leur disposition pour la confiscation, au jet de tous papiers aussi-bien que de la charte-partie; & en effet il n'y avoit aucune raison de différence, dès qu'on supposoit des papiers utiles.

Cependant il restoit des doutes, lorsqu'il se trouvoit assez de papiers dans le navire pour en faire connoître le propriétaire, & la destination du chargement. C'est ce qui donna lieu à l'Ordonnance du 5 Septembre 1708, qui levant toutes difficultés à ce sujet déclara » que tout vaisseau pris duquel on au- » roit jetté des papiers à la mer, feroit de bonne prise avec son chargement, » sur la seule preuve des papiers jettés à la mer, & sans qu'il fût besoin d'exa- » miner quels étoient ces papiers, par qui ils auroient été jettés, ni s'il en res- » toit suffisamment à bord pour justifier que le vaisseau & son chargement ap- » partint à des amis ou alliés. »

Cette décision étoit nette & précise, de manière qu'il n'y avoit pas moyen de l'é luder; mais elle parut trop rigoureuse aux Commissaires du Conseil des Prises. Louis XIV, dont l'équité & la justice régloient toujours les sentimens, étant informé des scrupules des Commissaires, écrivit à ce sujet à M. le Comte de Toulouse, la lettre suivante datée du 2 Février 1710.

» Mon Fils, je suis informé de la diversité des avis qui se rencontrent de- » vant vous en exécution de l'Ordonnance que j'ai rendue le 5 Septembre 1708 » au sujet des papiers des bâtimens qui sont jettés à la mer. Ce qui cause des » difficultés & de l'embarras dans le jugement des prises, vient de ce que cette » Ordonnance est générale, & porte confiscation de toutes les prises, dont » on aura jetté des papiers de quelque nature qu'ils puissent être; en sorte qu'il » paroît qu'on ne peut se dispenser d'ordonner la confiscation d'une prise dont » il aura été jetté des papiers, même absolument inutiles & indifférens; *ce qui » cependant n'a jamais été mon intention dans cette Ordonnance, ayant toujours » au contraire pensé que la confiscation ne doit être ordonnée que pour les papiers » qui pourroient donner quelque preuve de propriété ou de destination ennemie.* Pour » lever donc ces difficultés, & vous laisser & aux Commissaires du Conseil » des Prises, dans les Jugemens, toute la liberté que j'ai toujours eu intention » de vous donner; je vous écris cette lettre pour vous dire que je me remets » entièrement à vous & à ces Commissaires, d'appliquer la rigueur de cette » Ordonnance, ou de l'interpréter suivant l'exigence des cas & des circon- » stances, qui auront obligé de jeter des papiers des prises à la mer. Et la » présente n'étant à autre fin, je prie Dieu qu'il vous ait, Mon fils, en sa » sainte & digne garde. »

Je ne sais si l'on s'est rappelé cette lettre de Louis XIV, lorsqu'on a dressé le Règlement du 21 Octobre 1744 dont l'art. 6 est absolument conforme à

l'Ordonnance du 5 Septembre 1708; mais cette même lettre ne m'en paroît pas moins applicable à ce Règlement pour en tempérer la rigueur suivant les circonstances.

Telles sont les loix qui ont réglé en général, la maniere dont on doit en user à l'égard du commerce maritime des sujets des Princes alliés ou neutres.

En différens temps, & par des considérations particulieres, il y a eu des exceptions en faveur de quelques Puissances neutres. Par exemple, dans la guerre terminée par la paix d'Utrecht, en faveur des Suédois & des Danois, avec différence néanmoins, suivant les lettres du feu Roi à M. l'Amiral en date des 22 Octobre & 17 Décembre 1704, & 28 Janvier 1705, auxquelles étoient conformes les lettres de M. de Pontchartrain aux Amirautes, de mêmes dates; & dans la précédente guerre, en faveur tant des mêmes Suédois & Danois & des Villes Anféatiques, que des Hollandois; sans aucune différence, jusqu'à la révocation ou suspension, par rapport à ces derniers, du traité du commerce conclu avec eux en 1739.

Ces exceptions très-étendues, & par-là d'autant plus avantageuses à ces nations, sont constatées tant par les articles 14 & 15 dudit Règlement du 21 Octobre 1744, que par les lettres du Roi à M. l'Amiral des 7 Décembre audit an 1744 & 25 Janvier 1745; mais par-là même que se font des exceptions fondées sur des considérations ou conventions particulieres; elles peuvent cesser, & la regle qu'elles confirment subsistera toujours dans sa généralité.

Un point au reste qui n'a jamais varié, c'est la défense faite par une déclaration de Louis XIII. du 22 Septembre 1638, à tous étrangers aussi-bien qu'aux François, d'apporter & vendre dans le Royaume, aucunes marchandises prises sur les François, à peine de confiscation, tant des marchandises que des navires; & cela pour ôter aux ennemis le moyen de tirer un aussi bon parti de leurs prises qu'ils le pourroient, si l'entrée des marchandises qui en proviennent, & le débit dans le Royaume étoient libres. Voyez tom. 1, liv. 1, tit. 5, article 5.

ARTICLE XII.

TOUT vaisseau qui refusera d'amener ses voiles, après la *semonce* qui lui en aura été faite par nos vaisseaux, ou ceux de nos sujets armés en guerre, pourra y être contraint par artillerie ou autrement; & en cas de résistance & de combat, il fera de bonne prise.

CECI n'est que le renouvellement & la confirmation de l'art. 65 de l'Ordonnance de 1584; auquel est conforme l'art. 13 de l'Ordonnance d'Espagne de 1718, concernant les courses en mer. Voyez le traité de Mr. le Chevalier d'Abreu, premiere partie, chap. 7, pag. 99 & suivantes.

Le Commentateur a traité cet article comme s'il y étoit question du salut que les vaisseaux marchands & les corsaires François doivent aux vaisseaux du Roi; en un mot du salut d'honneur qu'un vaisseau est en droit d'exiger d'un autre. Cependant il ne s'agit nullement de cela ici; mais seulement de la

faculté accordée en temps de guerre à tout capitaine de vaisseau du Roi ou de vaisseau armé en course, d'obliger les navires qu'il rencontre, d'amener leurs voiles & d'exhiber leurs papiers, afin de reconnoître s'ils sont amis, neutres ou ennemis.

C'est ce qu'explique fort bien ledit art. 65 de l'Ordonnance de 1584, en permettant en conséquence, à tout navire armé en guerre » découvrant à vue » ou plus près d'autres navires, amis, alliés ou autres, de courir sur eux, & » les semondre d'amener leurs voiles, & en cas de refus de les y contraindre » par artillerie, &c.

Tout vaisseau. Même François, dit Cleirac, art. 23 de la Jurisdiction de la marine pag. 441 ; & cela est vrai par argument de l'article suivant, qui ne fait défense d'arrêter les vaisseaux François & autres, qu'autant qu'ils auront amené leurs voiles, &c.

La semonce. Se fait ou à la voix ou par un coup de canon tiré à poudre. Dès que la semonce est faite, il faut que le capitaine du navire qu'elle regarde, amene ses voiles & qu'il se laisse approcher, qu'il soit ami, allié, neutre, ou François ; sans quoi il peut y être contraint par le droit de la guerre ; sans aucun dédommagement pour raison des avaries qui lui arriveront par son refus, si après avoir enfin été reconnu, il est dans le cas d'être relâché pour continuer sa route ou sa croisière.

Rien ne peut le dispenser de l'obligation de se laisser reconnoître, & il s'excuseroit vainement sur la nature de la construction de son navire, de même que sur la qualité de son pavillon ; soit parce que ces signes sont trompeurs & n'empêchent nullement que le navire ne puisse être ennemi, soit parce qu'il est intéressant de vérifier si dans les vaisseaux amis ou neutres, il n'y a point de marchandises de contrebande ou d'autres effets appartenans à l'ennemi.

Delà il s'ensuit que dans tous les cas il doit souffrir la visite de son navire & de ses papiers ; vérification qui se fait, tant sur l'exhibition de ces mêmes papiers qu'il apporte ou qu'il envoie à bord du vaisseau de guerre, que par l'officier & les gens de l'équipage, que le capitaine du vaisseau de guerre envoie à bord du navire ; après quoi, s'il ne reste aucun juste soupçon au sujet de ce navire, il doit être relâché ; & tout cela doit se faire d'une manière *civile & modeste*, dit l'art. 6 du Règlement du Roi de Danemarck en date du 5 Avril 1710 Voyez le Traité des Prises de M. le Chevalier d'Abreu, part. 2, ch. 10, pag. 92 & 93.

Et si le capitaine de ce navire, par opiniâtreté, engage le combat plutôt que d'amener ses voiles, & qu'il soit pris, il sera alors de bonne prise aux termes de notre article ; sans préjudice de la punition que devra subir le capitaine François, sur-tout si c'est à un vaisseau du Roi qu'il a osé résister.

Au reste, quoique notre article ne parle que d'un vaisseau armé en guerre, il en faut dire autant d'un vaisseau armé tout à la fois en guerre & marchandise, puisqu'il est muni d'une commission qui l'autorise à attaquer les ennemis ; mais il en est autrement d'un navire équipé simplement en marchandise, attendu qu'il n'a pas droit de courre sur les vaisseaux ennemis & de s'en emparer : il n'a que la voye de se défendre, & quoique la prise qu'il fera en se défendant soit bonne, il n'a cependant rien à y prétendre à défaut de commission en guerre, comme il a été observé sur l'art. premier. Or s'il n'est pas autorisé à

courre sur les ennemis, il n'a pas conséquemment la faculté de semoncer les navires qu'il rencontre, pour reconnoître s'il sont amis ou ennemis, neutres ou alliés. Ce seroit s'exposer à se faire traiter comme un pirate s'il étoit pris ou convaincu du fait. Aussi les capitaines des navires marchands, qui savent leur métier, ne s'exposent-ils pas à pareille aventure; & s'il y a des exemples qu'ils aient pris des navires, ce n'a jamais été qu'en se défendant.

Observer que le coup de semonce ou d'assurance, ne peut-être tiré que sous pavillon du Roi, sans s'exposer aux peines portées par les Réglemens cités sur l'art. 5 ci-dessus. Cependant à limitation des Anglois, l'usage contraire s'est introduit dans les deux dernières guerres, & en conséquence on prétend aujourd'hui que c'est un moyen licite de surprendre les vaisseaux en mer, pourvu que l'on ne combatte pas sous un autre pavillon que celui de la nation. Si l'usage, & sur-tout un usage qui intéresse l'honneur & la probité, pouvoit l'emporter sur la loi, je n'aurois rien à dire : mais ici je ne vois qu'un trait de lâcheté & de perfidie, que l'exemple des ennemis ne sauroit justifier.

A R T I C L E X I I I.

DÉfendons à tous capitaines de vaisseaux armés en guerre, d'arrêter ceux de nos sujets, amis ou alliés, qui n'auront amené leurs voiles, & représenté leur charte-partie ou police de chargement, & d'y prendre ou souffrir être pris aucune chose, à peine de la vie.

LA même décision avoit aussi déjà été portée par l'Ordonnance de 1584, art. 64 & par la Déclaration du premier Février 1650, art. 2.

Il ne suffit donc pas que le capitaine du navire semoncé amène ses voiles, il faut encore qu'il représente *sa charte-partie ou police de chargement*; à quoi il convient d'ajouter le contrat de propriété du navire, s'il est de fabrique ennemie, les expéditions qu'il a dû prendre dans le lieu de son départ; en un mot toutes les pièces justificatives que les effets de la cargaison appartiennent à des amis ou à des sujets de Puissances neutres: sans quoi il peut être arrêté légitimement, & amené dans un port du Royaume.

Mais aussi, ayant satisfait à tout, il doit être relâché sans offense; & si le capitaine du vaisseau dont il est obligé de souffrir la visite, y prend ou souffre que ses gens y prennent la moindre chose, il sera puni de mort avec les autres coupables.

Cette punition à la vérité peut paroître rigoureuse en certains cas; mais le penchant naturel des corsaires pour le pillage, a fait penser qu'il étoit nécessaire de le réprimer dans ces occasions par la sévérité des peines. Après tout, c'est faire alors le métier de pirates & d'écumeurs de mer: & c'est pour cela que l'article 64 déjà cité de l'Ordonnance de 1584 avoit ordonné le supplice de la roue.

L'article 2 de la déclaration du premier Février 1650, en défendant tout de même *de prendre aucune chose* dans le navire qui a amené ses voiles, ajoute

sous quelque prétexte que ce soit ; ce qu'il faut entendre même des vivres ou rafraîchissement dont on auroit besoin , quoiqu'on offrit d'en payer la valeur , si ce n'étoit du consentement libre du maître du navire & du plus grand nombre de son équipage.

ARTICLE XIV.

Aucuns vaisseaux pris par capitaines ayant commission étrangère, ne pourront demeurer plus de vingt-quatre heures dans nos ports & havres, s'ils n'y sont retenus par la tempête, ou si la prise n'a été faite sur nos ennemis

Quoiqu'en dise le Commentateur, la première de nos loix qui ait prévu ce cas-ci, c'est la Déclaration du Roi du premier Février 1650, qui article 5 » défend à tous Gouverneurs & Commandans de souffrir dans leurs ports » & rades, plus de vingt-quatre heures, aucuns capitaines de vaisseaux ayant » commission étrangère & ayant fait quelque prise, si ce n'est qu'ils y aient » relâché, & soient contraints d'y demeurer par mauvais temps, en quelque » sorte & manière que ce soit. » Le même article défend pareillement » aux » jets du Roi d'en acheter, à peine de désobéissance, de tous dommages & » intérêts, de confiscation desdites marchandises, de 10000 liv. d'amende & » de punition exemplaire.

Notre article ne rappelle pas toutes ces dispositions, mais il faut les y suppléer, & parce qu'elles sont justes, & parce que c'est une conséquence naturelle de l'article suivant.

Il est du droit naturel & des gens de donner asyle dans un port à tout vaisseau que la tempête & le mauvais temps oblige de s'y jeter ; & il ne faut point examiner alors s'il est ami ou ennemi.

Mais le droit de la guerre permet de saisir & confisquer l'ennemi dans cet asyle, où il s'est réfugié pour éviter le naufrage. A cela il n'y a rien à dire, & les raisons ne manquent pas pour justifier la saisie en pareille occurrence ; n'y eût-il même que la crainte que l'ennemi ne prétextât le danger du naufrage pour avoir occasion de reconnoître le port, & voir ce qui s'y passe, c'en seroit assez. De sorte que la loi contraire portée depuis quelques années par le Roi de Danemarck, dans sa déclaration de guerre contre le Roi d'Espagne, à la supposer exempte de politique ou d'ostentation, est plus louable qu'imitable.

L'asyle plein n'est donc dû qu'à ceux avec qui l'on n'est pas en guerre. Aux ennemis on ne doit que leur sauver la vie ; aux autres on doit de plus l'hospitalité & le bon traitement, avec la liberté de se retirer quand ils le jugeront à propos.

Cependant, comme la neutralité avec deux Puissances en guerre ne permet pas de favoriser l'une au préjudice de l'autre ; pour concilier cet objet avec le droit d'asyle, les nations sont convenues tacitement, & l'usage en a fait le droit commun, que l'asyle seroit donné aux vaisseaux de guerre étrangers avec leurs prises ; savoir, étant entrés dans un port par tempête, tant que le mauvais

vais temps ne permettroit pas de remettre en mer, & pour vingt-quatre heures seulement, s'ils l'avoient abordé pour toute autre cause.

Ainsi, hors le cas de la tempête, les vaisseaux étant en état de faire voile ; il y a obligation de les faire retirer & de remettre en mer après les vingt-quatre heures, quelque danger qu'il y ait pour eux d'être repris par leurs ennemis, autrement ce seroit violer la loi de la neutralité : c'est la raison décisive, & non pas celle que le Commentateur a imaginée, qui n'a du tout point entendu cet article.

Mais il faut prendre garde que cela ne regarde que les vaisseaux pris introduits dans un port neutre, & nullement les vaisseaux amis ou neutres qui s'y sont réfugiés sans prises, pour échapper aux poursuites des ennemis, ou pour quelqu'autre cause. Alors ils peuvent rester dans le port tant que l'on voudra les y souffrir, & ce n'est pas le cas de les renvoyer après les 24 heures.

D'un autre côté, l'obligation de renvoyer le vaisseau avec sa prise après les vingt-quatre heures, n'est que pour le cas de l'alliance ou de la neutralité avec l'Etat sur les sujets duquel la prise a été faite. Si c'étoit un vaisseau pris par un confédéré sur l'ennemi commun, ce seroit autre chose ; & c'est ce que décide formellement notre article. Par identité de raison, il en seroit de même quand il n'y auroit pas d'alliance avec le Prince dont le sujet auroit fait la prise, dès qu'il s'agiroit d'une prise ennemie ; & c'est ce que décide évidemment, selon moi, l'article 15 de l'Ordonnance d'Espagne du 17 Novembre 1718, concernant la course : du moins, je me trouve en ceci d'accord avec M. le Chevalier d'Abreu, dans son Traité sur cette matiere, comme on peut le voir dans le Journal Etranger du mois d'Avril 1756, pag. 7.

ARTICLE XV.

SI dans les prises amenées dans nos ports par les navires de guerre armés sous commission étrangere, il se trouve des marchandises qui soient à nos sujets ou alliés, celles de nos sujets leur seront rendues, & les autres ne pourront être mises en magasin, ni achetées par aucune personne, sous quelque prétexte que ce puisse être.

ON trouve une pareille décision absolument dans l'art. 16 de ladite Ordonnance d'Espagne de 1718.

Si par tempête, ou par quelqu'autre cas forcé, une prise est introduite dans un port du Royaume par un vaisseau armé sous commission étrangere, & qu'il s'y trouve des marchandises appartenantes aux sujets du Roi, elles leur seront rendues aux termes de notre article, *s'ils les réclament, & qu'il soit vérifié qu'elles leur appartiennent*, ajoute l'art. 5 déjà cité de la Déclaration du premier Février 1650.

On ne voit point d'autre motif de cette décision qu'une raison de convenance qui a fait regarder cette restitution d'effets comme une juste récompense du service rendu au preneur, en lui donnant un asyle. Car, enfin, si c'étoit une prise faite par un allié ou confédéré sur l'ennemi commun, même

par un étranger sur son ennemi particulier, & qu'elle fût amenée volontairement dans un de nos ports, ce ne seroit pas plus le cas de rendre aux sujets du Roi les effets qui se trouveroient leur appartenir, que si le preneur eût conduit sa prise dans l'un des ports de son Souverain.

Pour se convaincre de la vérité de cette proposition, il n'y a qu'à se rappeler la seconde partie de l'article 7 ci-dessus, qui déclare de bonne prise, & sujettes à confiscation, toutes les marchandises trouvées dans un navire ennemi, à qui que ce soit qu'elles appartiennent, aux sujets du Roi, aux alliés comme à tous autres. Or si les sujets du Roi ne sont pas recevables à réclamer les effets qui leur appartiennent dans un navire ennemi pris même par un François, comment le seroient-ils la prise étant faite par un étranger, allié ou neutre, sur son ennemi? Si donc les effets des sujets du Roi doivent leur être rendus, lorsque la prise est forcée de gagner un port du Royaume, soit pour éviter la reprise, soit par tempête ou autrement, il est évident que ce ne peut être qu'à titre de récompense ou de rétribution pour l'asyle donné, puisque hors ce cas il ne peut y avoir lieu à la réclamation.

Ceci conduit à penser, contre le sentiment du Commentateur & celui de M. le Chevalier d'Abreu, seconde part. chap. 2, §. 15, pag. 24, que, dans l'espece de notre article, il n'y a effectivement que les sujets du Roi qui puissent réclamer leurs marchandises, en vertu du droit d'asyle, & que les alliés ne sont pas recevables à revendiquer les leurs, comme n'ayant pas cette raison à alléguer.

Il est vrai que l'article est conçu de manière à laisser du doute sur ce point, & qu'après ces mots, *il se trouve des marchandises qui soient à nos sujets ou alliés*, l'exactitude du discours & du raisonnement exigeoit qu'au lieu d'ajouter simplement, *celles de nos sujets leur seront rendues*, on dit, *celles de nos sujets & alliés*, pour ne pas rendre inutile & sans effet, ce mot *alliés*, employé immédiatement auparavant. Mais cette irrégularité dans le discours ne peut pas faire supposer dans notre article une décision qui ne doit pas y être, & qui, effectivement, n'y est pas, puisqu'il ne déclare formellement sujets à restitution que les effets appartenans aux sujets du Roi, sans en dire autant des alliés; & tout ce qui résulte de la construction de l'article, c'est que le mot *alliés* y est de trop, demeurant absolument sans emploi. Aussi ne le trouve-t-on point dans ledit art. 5 de la Déclaration du premier Février 1650, auquel celui-ci doit naturellement être rapporté.

Et qu'on ne dise pas que dans l'espece de l'article 10 ci-dessus, la décision est la même pour les vaisseaux & effets des alliés, que pour ceux des sujets du Roi. Il n'y a pas en effet d'argument de parité à en tirer, attendu qu'il s'agit là d'une reprise faite sur les pirates, qui, suivant le droit commun, n'ayant pu, par la prise qu'ils avoient faite, acquérir la propriété du navire & de sa cargaison, n'ont pu par conséquent faire perdre la propriété de ces choses à ceux à qui elles appartenoient. Or ceux-ci ayant toujours conservé leur droit de propriété, ils sont fondés à réclamer leurs effets, sans distinguer s'ils sont François, alliés ou neutres, comme il a été observé sur ledit art. 10, en payant simplement le droit de recousse; & il ne peut y avoir d'exception qu'à l'égard des ennemis, à qui toute réclamation est absolument interdite, la reprise devant nécessairement avoir l'effet d'une prise ordinaire par rapport à eux.

Au lieu que dans le cas du présent article, s'agissant d'une prise faite par un tiers sur son ennemi, & ce tiers ayant, par le droit de la guerre, acquis la propriété de la chose, il est naturel qu'il la conserve exempte de toute réclamation; & s'il est obligé de rendre aux François les effets qui leur appartiennent au temps de la prise, c'est par une disposition particulière, & par un privilège résultant du droit d'asyle. Or, encore une fois, cette raison étant étrangère aux alliés, le privilège ne peut pas s'étendre jusqu'à eux, & ils ne sont pas en termes d'être admis à réclamer : c'est aussi l'avis de Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 4, n. 6 & seq.

Au reste, notre article, combiné avec celui qui le précède, ne concerne absolument que le cas d'un vaisseau étranger, qui, ayant fait des prises sur d'autres que nos ennemis, est obligé de se réfugier dans un de nos ports par tempête ou autrement; & c'est pour ce cas uniquement aussi, qu'obligé de rendre aux sujets du Roi les effets qu'ils prouvent leur appartenir, il ne peut rester dans le port plus de vingt-quatre heures, si le danger de la tempête ne dure encore, sans qu'il lui soit permis, au reste, de mettre les autres marchandises en magasin, ni aux sujets du Roi d'en acheter sous quelque prétexte que ce soit, relativement audit art. 5 de la Déclaration du premier Février 1650 : tout cela fondé sur les loix de la neutralité.

Cependant, par rapport à la défense de mettre les marchandises en magasin, il faut l'entendre avec cette exception, si le mauvais état de la prise ne rend nécessaire la décharge de sa cargaison, auquel cas nul doute que les effets qui la composent ne puissent être mis en magasin. Mais ce sera à la charge de les reprendre, à moins que la prise ne soit hors d'état d'être radoubée pour remettre en mer, & que le vaisseau armé en guerre ne puisse s'en charger sans être trop embarrassé; ce qu'il sera nécessaire de constater par des procès-verbaux en bonne forme.

Tel est le sens propre & véritable de notre article. S'il s'agit d'un vaisseau entré avec sa prise dans un de nos ports, volontairement, sans y être contraint, ou uniquement pour y prendre quelques rafraîchissemens, il sera bien dans le cas de la défense de mettre aucunes marchandises en magasin, ou d'en vendre; mais il ne sera point obligé alors de rendre aux François les effets qui leur appartiennent, parce que, comme il a été dit ci-dessus, il n'y a plus la raison du droit d'asyle.

D'un autre côté, s'il est question d'une prise faite sur l'ennemi commun; non seulement il n'y aura point non plus de restitution à faire aux François de leurs marchandises, comme on l'a montré pareillement, contre l'avis de M. le Chevalier d'Abreu, (sur quoi voir le Journal étranger du mois d'Avril 1756, pag. 8 & 9), mais encore tous les effets de la prise pourront être mis librement en magasin, même vendus & achetés sans danger, que l'entrée dans le port ait été volontaire ou forcée. La raison est que notre article n'est que pour le cas de la neutralité, & que toute idée de neutralité disparoît dès qu'il s'agit d'une prise faite sur nos ennemis. Et cette interprétation, qui me paroît si naturelle, dérive même de la fin de l'article précédent; car s'il est vrai, comme on n'en peut douter, que l'armateur étranger, qui, ayant fait une prise sur l'ennemi commun, entre dans un de nos ports, par quelque motif que ce soit, a droit d'y rester, sans pouvoir être forcé d'en sortir après les 24

heures , ou après que la tempête est passée ; il est évident que la défense portée par cet article de décharger & de vendre les marchandises de sa prise , ne le regarde pas.

Il en feroit autrement , à la vérité , d'un armateur François qui entreroit avec sa prise dans un port de nos alliés ; parce que nos loix l'obligent de conduire ou envoyer sa prise dans le lieu où il a armé , ou du moins dans un port du Royaume , pour la conservation des droits du Roi , l'avantage des armateurs , & le bien du commerce de la nation. Mais notre police particuliere n'influe nullement sur la conduite que l'étranger peut tenir dans nos ports en cette partie , ni sur la maniere dont nous devons en user à son égard dans le cas dont il s'agit.

Au surplus , dans la guerre terminée par la paix d'Utrecht , en vertu d'une convention entre Louis XIV & le Roi d'Espagne son petit fils , il étoit permis aux François de mener & vendre leurs prises dans tel port d'Espagne que bon leur sembloit ; & réciproquement aux Espagnols d'amener & vendre leurs prises dans les ports de France : c'est ce qui résulte d'un décret du Roi d'Espagne du 13 Avril 1704. Mais ce n'étoit là qu'un arrangement particulier , d'autant moins proposable pour regle générale , que les deux Rois avoient réciproquement renoncé à percevoir aucuns droits sur les marchandises de ces prises amenées dans leurs Etats ; renonciation , toutefois , qui ne dura que quelques années , à cause de l'abus qu'on en faisoit , comme le prouve un autre décret du premier Décembre 1709.

Il paroît néanmoins par une lettre de feu M. le Comte de Toulouse du 18 Avril 1712 , que les François continuèrent de vendre leurs prises en Espagne , dont le dixieme revenant à M. l'Amiral , étoit payé entre les mains des Consuls ; & comme ceux-ci n'en avoient pas rendu bon compte à M. l'Amiral , c'est ce qui l'engagea de donner ses ordres à ses Receveurs de ne plus délivrer de commissions en guerre , ou en guerre & marchandise , sans une soumission de la part de ceux à qui elles seroient délivrées de payer dans le lieu de l'armement le dixieme de toutes les prises qu'ils feroient , quoique conduites & vendues en pays étranger.

ARTICLE XVI.

Aussi-tôt que les capitaines des vaisseaux armés en guerre se feront rendus maîtres de quelques navires , ils se saisiront des congés , passe-ports , lettres de mer , charte - parties , connoissemens , & de tous autres papiers concernant la charge & destination du vaisseau ; ensemble les clefs des coffres , armoires & chambres , & feront fermer les écoutilles , & autres lieux où il y aura des marchandises.

IL n'y a rien de nouveau dans cet article ; le fonds s'en trouve du moins dans l'Ordonnance de 1543 , art. 43 , & dans celle de 1584 , art. 70 ; mais il est beaucoup plus développé & mieux conçu. Depuis il n'y a point eu de changement à cet égard non plus qu'aux articles suivans , qui reglent la con-

duite que doivent tenir les armateurs en course dans les prises qu'ils font. Il a seulement été ajouté par l'article 16 du Règlement du 25 Novembre 1693, que l'officier qui seroit envoyé à bord de la prise avec l'écrivain, seroit tenu de faire un inventaire des papiers en présence des officiers du vaisseau pris, qui seroient interpellés de signer; après quoi les papiers seroient mis dans un sac cacheté pour être mis au même état aux officiers de l'Amirauté, ce qui n'a jamais été rigoureusement pratiqué.

ARTICLE XVII.

ENjoignons aux capitaines qui auront fait quelque prise, de l'amener ou envoyer avec les prisonniers au port où ils auront armé, à peine de perte de leur droit & d'amende arbitraire; si ce n'est qu'ils fussent forcés par la tempête ou par les ennemis, de relâcher en quelque autre port; auquel cas ils seront tenus d'en donner incessamment avis aux intéressés à l'armement.

LE fonds de cet article se trouve tout de même dans les anciennes Ordonnances de 1543, art. 28, & de 1584, art. 43, & dans l'Arrêt du Conseil du 31 Juillet 1666, à la peine de la perte du droit dans la prise & d'amende arbitraire, le tout au profit de l'Amiral; elles ajoutaient même la punition corporelle.

Le motif de cette rigueur étoit autant l'intérêt de l'Amiral pour son dixième, que celui des armateurs; c'est qu'alors les droits de l'Amiral n'étoient pas reconnus sur toutes les côtes du Royaume. Outre la Bretagne entière dont le Gouverneur s'attribuoit l'Amirauté avec tous les droits en dépendans, il y avoit encore des Seigneurs particuliers qui avoient usurpé les droits d'Amirauté dans leurs terres.

Il est vrai que pour remédier à cet inconvénient & sauver le dixième de l'Amiral dans le cas où la prise seroit conduite dans un port non soumis à son autorité, ces mêmes Ordonnances, articles 29 & 44, avoient réglé que son dixième lui seroit payé tout comme si l'armateur fût retourné avec sa prise au port où il avoit armé; mais, outre que ce paiement n'étoit pas toujours exempt de contestation, c'est que la prise alors n'en demeurait pas moins soustraite à l'autorité de l'Amiral au droit qu'il avoit de la juger.

Aujourd'hui qu'il n'y a plus de distinction à faire par rapport à M. l'Amiral, dont l'autorité & la Jurisdiction s'étendent sur tous les ports & sur toutes les côtes du Royaume, il est évident que l'obligation imposée de nouveau, tant par les art. 2, 8 & 11 de la Déclaration du premier Février 1650, que par le présent article, aux capitaines des vaisseaux armés en course, d'amener ou envoyer leurs prises avec les prisonniers, au port où ils auront armé, n'a plus d'autre motif que l'intérêt des armateurs & de leurs associés.

Avec les prisonniers. Ce qui s'étend naturellement sans en relâcher aucun, pour épargner la dépense de leur nourriture ou pour quelque autre cause que ce soit; parce que plus on fait de prisonniers, plus on affoiblit l'ennemi; &

d'ailleurs c'est un moyen de racheter par voye d'échange nos gens prisonniers chez les ennemis.

Aussi de tout temps a-t-il été enjoint aux corsaires d'amener tous les prisonniers avec la prise : Ordonnance de 1400, art. 4 ; de 1543, art. 20 ; de 1584, art. 33 ; & s'il y est dit simplement, de même que dans l'art. 9 de la Déclaration du premier Février 1650, qu'il suffira d'amener à terre deux ou trois des plus apparens, ce n'est que pour fixer le nombre de ceux qui doivent être interrogés par le Juge sur le fait de la prise.

Cependant, lorsqu'entre deux Etats en guerre, il est convenu qu'on relâchera de part & d'autre les prisonniers qui seront faits sur mer, il est permis alors de ne se charger que des prisonniers nécessaires pour reconnoître le fait de la prise, & de renvoyer les autres par toutes les occasions qui se présentent, soit par des vaisseaux neutres ou par terre ; mais quand entre les deux Etats en guerre il n'y a d'échange que d'homme à homme, il y a obligation alors de retenir tous les prisonniers ; ou si cela ne se peut à défaut de vivres ou pour autre juste cause, il faut, ou en relâchant les prisonniers, les faire soumettre de faire faire leur remplacement par les Commissaires de Marine de leur nation, ou les amener en quelque port ami, pour les remettre au Consul François qui se chargera de les faire passer en France : Ordonnances des 7 Novembre 1703, & 11 Mars 1705.

En quelque autre port, soit du Royaume, soit d'un Prince allié & confédéré, soit d'une Puissance neutre simplement ; car, quoique dans ce dernier port, le corsaire n'y puisse rester que vingt-quatre heures, ou qu'autant que la tempête durera, parce qu'en cette partie notre article 14 ci-dessus est du droit commun des nations, il n'est pas moins de son devoir d'en donner avis, s'il le peut, *aux intéressés à l'armement*, pour les instruire de ses dispositions & les mettre en état de faire assurer.

Mais c'est sur-tout en cas de relâche dans un autre port du Royaume, ou dans celui d'un allié, que le capitaine du corsaire est obligé d'en donner avis ; & il satisfait en cela à son obligation, en informant de sa position, l'armateur du vaisseau avec lequel seul il lui suffit de correspondre, en quelque nombre que soient les autres intéressés ou associés à l'armement ; sauf à l'armateur à prendre de son côté l'avis de ses cointéressés, présens ou à portée d'être consultés.

Tout cela a pour objet de donner aux intéressés le moyen de prendre la résolution qui leur paroîtra la plus convenable, soit pour envoyer sur le lieu quelqu'un d'entr'eux, ou autre chargé de leurs pouvoirs, soit pour donner ordre au capitaine d'amener la prise ou de la décharger en observant les formalités requises.

Si c'est dans un port du Royaume que la prise a relâché, nul doute que les intéressés à l'armement n'ayent la faculté d'y faire décharger le navire nonobstant la disposition de la première partie de cet article ; & cela été l'usage constamment pratiqué durant les deux dernières guerres, fondé sur le danger qu'il y auroit que la prise, remettant en mer pour gagner le port où l'armement a été fait, ne tombât entre les mains des ennemis.

Mais sous prétexte de ce danger, pour la conservation des droits de M. l'Amiral, ou pour toute autre cause, il n'est pas permis aux Officiers de l'Amirauté du port où la prise a relâché, de l'y retenir. Après que le capitaine leur aura

fait sa déclaration, ils doivent lui laisser la liberté de conduire la prise où bon lui semblera, en observant néanmoins, afin d'empêcher le divertissement des effets, tant que la prise sera en rade, d'y établir un gardien sûr, dont les vacations seront payées par les armateurs; & ensuite d'envoyer au Secrétaire général de la Marine, une copie de la déclaration du capitaine ou du chef de la prise. Lettre de M. le Comte de Toulouse, Amiral, dont copie sans date est au dépôt du greffe de ce Siege; autre lettre absolument conforme de M. le Duc de Penthièvre, du 3 Avril 1745 : elle sera rapportée ci-après sur l'art. 32.

Si c'est dans un port d'un allié, quoique la raison du danger soit la même, & peut-être plus pressante encore, suivant la situation du port & les circonstances, je croirois, à cause de l'uniformité de nos loix sur ce point, qu'il y auroit nécessité de faire revenir la prise au lieu de l'armement, ou du moins dans le premier port du Royaume; & qu'à moins d'une dispense ou permission particulière du Roi, la prise ne pourroit être déchargée & vendue dans le port où elle a été obligée de relâcher.

Mais s'il n'étoit question que de mettre les marchandises en sûreté tant que le péril dureroit, rien n'empêcheroit l'armateur de le faire, moyennant toutefois que la décharge se fît par des procès-verbaux en bonne forme, avec une désignation suffisante de la qualité & quantité des effets; & à condition encore de recharger la prise & de la ramener dans un port du Royaume, si l'on ne pouvoit obtenir la permission du Roi de la vendre dans celui du relâche : permission en tout cas dont l'on ne pourroit user qu'en observant les formalités prescrites par notre Ordonnance pardevant le Consul François du lieu, qui seroit alors chargé de faire la procédure requise, sur laquelle procédure il s'agiroit ensuite de faire juger la prise dans le Royaume à la manière accoutumée.

Et ce qui me confirme dans cette idée, que sans la permission du Roi, la prise forcée de relâcher dans un port allié, ne peut pas plus y être déchargée & vendue, que dans un port neutre, c'est qu'un vaisseau armé en course faisant une prise vers le Tropique, mais en-deçà, il y a obligation tout de même d'amener ou envoyer la prise dans un port du Royaume, & qu'il n'est pas permis de la conduire à nos Isles de l'Amérique, si elle n'a été faite au-delà du Tropique.

C'est ce qui fut décidé pour la première fois par Arrêt du Conseil du 12 Novembre 1688, à l'occasion de la guerre avec les Hollandois; & cela fut ainsi réglé pour les prises qui seroient faites tant sur les Hollandois que sur les forbans & interlopes.

A l'égard de celles qui seroient faites sous les Tropiques, & au-delà, en même temps qu'il fût permis aux corsaires de les conduire à l'Amérique, il leur fut enjoint de les mener ou envoyer à la Martinique, pour y être la procédure faite par l'Intendant de ladite isle; & la prise jugée par lui avec les trois plus anciens Conseillers au Conseil Souverain, & le Juge de la même isle, le tout conformément aux Ordonnances de la Marine, & Réglemens faits à ce sujet. Au surplus, défenses furent faites par le même Arrêt du Conseil du 12 Novembre 1688, de mener les prises dans aucune autre isle de l'Amérique.

C'est qu'alors notre établissement à Saint-Domingue étoit peu de chose,

& n'étoit pas assez affermi ; c'est pourquoi il n'y avoit pas d'autre Intendant que celui de la Martinique. Depuis, les choses ont tellement changé de face, qu'il y a eu nécessité d'établir un Intendant à Saint-Domingue, dont le district est tout autrement considérable que celui de la Martinique ; & depuis ce temps-là aussi, il a été permis aux armateurs corsaires de conduire ou envoyer les prises qu'ils feroient au-delà du Tropique, ou à la Martinique, ou à Saint-Domingue, suivant l'occurrence.

Quant au droit de juger ces prises, l'Ordonnance de 1689, livre 22, titre premier, article 9, en confirmant l'attribution à l'Intendant, avoit ajouté pour condition, que si la prise étoit jugée bonne, la procédure en seroit envoyée au Ministre de la Marine pour être examinée de nouveau, & jugée par les Commissaires nommés par Sa Majesté. Mais cela fut changé par le Règlement du 9 Mars 1695, art. 13, aux termes duquel l'Intendant ne pouvoit plus juger les prises, mais seulement faire la procédure & donner son avis, qui toutefois étoit exécutoire par provision, moyennant caution reçue par l'Intendant, en attendant le Jugement de M. l'Amiral & des Commissaires. Enfin cette attribution a cessé par l'établissement des Sieges d'Amirauté aux îles de l'Amérique, ayant été décidé depuis, que l'instruction des prises qui y seroient amenées, seroit faite par les Officiers de ces Amirautés, de la même manière que dans celles du Royaume. Ils ont même cet avantage, à cause de l'éloignement, qu'ils peuvent donner leur avis sur la validité ou invalidité de la prise, & le faire exécuter par provision, si une des parties le demande, en donnant bonne & suffisante caution, qui sera reçue par eux, & à condition que la partie qui aura demandé l'exécution sera responsable des dommages & intérêts, s'il en échoit : c'est la disposition des Réglemens des 3 Novembre 1733, & 23 Avril 1744, art. 11.

Au reste, ce n'est pas seulement aux capitaines des vaisseaux corsaires qu'il est enjoint d'amener les prises dans le port de l'armement, ou dans un autre port du Royaume, & qu'il leur est défendu de les envoyer en pays étranger, cela regarde tout de même les capitaines des vaisseaux du Roi (Ordonnance du 6 Juin 1674), s'il n'y a une nécessité absolue. Ordonnance confirmée par celle de 1689, liv. 22, titre premier, art. 8, qui ajoute la défense de laisser les prises à la mer : il faut les brûler lorsqu'on ne peut pas s'en charger.

Il est bien extraordinaire qu'en Danemarck il soit défendu, sous peine de la vie, de mener les prises ailleurs que dans un port du Royaume, art. 8 du Règlement du 5 Avril 1710.

ARTICLE XVIII.

FAisons défenses à peine de la vie à tous chefs, soldats & matelots, de couler à fond les vaisseaux pris, & de descendre les prisonniers en des îles ou côtes éloignées, pour celer la prise.

DEs défenses aussi justes & aussi naturelles n'avoient pas non plus échappé à nos anciennes Ordonnances, comme on le peut avoir dans celles de 1400, art. 7 ; de 1517, art. 5 ; de 1543, art. 22 ; & de 1584, art. 35. La peine

peine de la vie n'y étoit pas à la vérité prononcée distinctement, quoiqu'on y supposât des prisonniers noyés; mais en disant, *justice & punition telle qu'elle soit exempte à tous autres*, cela revenoit au même.

Il faut prendre garde néanmoins qu'il ne s'agit point ici du vol qui seroit fait par les gens du corsaire, de quelques effets de la prise, soit en les cachant dans leur vaisseau, soit en les mettant furtivement à terre en quelque endroit écarté ou secret. C'est bien un crime qui mérite punition, & que les anciennes Ordonnances semblent confondre avec les deux cas exprimés par notre article: mais il n'en doit pas moins être distingué, pour n'être sujet qu'à la peine portée par l'art. 20 ci-après, dès qu'il ne sera pas accompagné de circonstances capables de convaincre les gens du corsaire d'avoir tenté de faire périr les preuves de la prise, soit en coulant à fond le navire pris, soit en se défaisant des prisonniers, & en les mettant à terre en des isles ou côtes éloignées. Car ce n'est qu'en ces deux cas que la peine de mort est prononcée; mais aussi elle est dûe, sans examiner si les prisonniers ont péri ou non, & à plus forte raison si on leur a ôté la vie en les noyant ou les tuant autrement que dans la fureur du combat.

En un mot, notre article n'a pour objet que le recelé de la prise, abstraction faite du sort des prisonniers; c'est à ce crime de recelé qu'il attache la peine de la vie. Ainsi de quelque manière que ce recelé soit commis, la peine sera encourue, quoique les moyens indiqués par l'article n'aient pas été mis en usage. Par exemple, si, au lieu de couler la prise à fond, l'armateur corsaire l'a vendue en mer ou à terre, ou si, au lieu de descendre les prisonniers sur une côte éloignée, il les a remis à quelque capitaine de navire de leur nation ou d'une autre.

ARTICLE XIX.

ET où les preneurs, ne pouvant se charger du vaisseau pris ni de l'équipage, enlèveroit seulement les marchandises, ou relâcheroient le tout par composition, ils seront tenus de se saisir des papiers, & d'amener au moins les deux principaux officiers du vaisseau pris, à peine d'être privés de ce qui leur pourroit appartenir en la prise, même de punition corporelle s'il y échoit.

IL est des cas où la prise embarrasse de manière qu'il n'est pas possible de s'en charger avec les prisonniers, pour la conduire ou l'envoyer en lieu de sûreté, & il en est d'autres où il convient mieux de relâcher la prise pour ne pas interrompre la course.

Les cas de la première espèce sont, par exemple, lorsque la prise est si délabrée par le combat ou par le mauvais temps, qu'elle fait assez d'eau pour faire craindre qu'elle ne coule bas; lorsque le navire pris, marche si mal qu'il expose l'armateur corsaire à la reprise, ou lorsque le corsaire ayant aperçu des vaisseaux de guerre ennemis, se trouve obligé de prendre la fuite, & que la prise la retarde trop ou fait craindre une révolte.

Les cas de la seconde espece font, outre le péril de la reprise par l'éloignement du corsaire de tout port du Royaume, lorsque la prise est de peu de valeur, ou qu'elle n'est pas assez considérable pour mériter d'être envoyée dans un lieu de sûreté; sur-tout s'il falloit pour cela affoiblir l'équipage du corsaire au point de ne pouvoir plus continuer la course avec succès.

Dans tous ces cas & autres semblables, il est permis aux preneurs, ou d'enlever les marchandises de la prise, en relâchant le navire; ou en y mettant le feu, après en avoir retiré tous les prisonniers, comme il en a été usé dans la dernière guerre de la part de quelques officiers du Roi, commandans des frégates armées en course; ou de rançonner le navire & sa cargaison par composition avec le capitaine & l'équipage du navire pris. Mais d'une ou d'autre maniere, il faut, aux termes de cet article, se saisir des papiers de la prise, & amener au moins les deux principaux officiers du vaisseau pris; le tout sur peine de privation de tout droit dans la prise, même de punition corporelle s'il y échoit.

On ne voit dans nos anciennes Ordonnances aucune trace de l'usage des rançons, il n'y en est parlé que relativement aux avanies qui étoient faites par les corsaires, tant aux François qu'aux amis & alliés, en les rançonnant & les mettant à contribution; & cela ne présente que l'idée d'un crime. De sorte que notre Ordonnance est la première loi que je connoisse, qui ait permis de rançonner une prise au lieu de l'amener. C'est qu'avant ce temps-là le commerce avoit des bornes fort étroites, & qu'il n'étoit pas encore bien établi entre les nations en guerre, que de part & d'autre on exécuteroit les billets de rançon comme dettes légitimes.

Au fonds cette pratique de traiter & composer de la prise avec l'ennemi, est moins avantageuse à l'Etat & aux intéressés dans l'armement, que celle d'amener la prise. A l'Etat, parce qu'il est privé par-là de tous les prisonniers qui sont relâchés, ce qui, en diminuant les échanges, l'affoiblit & entretient d'autant les forces de l'ennemi; à l'Etat & aux intéressés dans l'armement tout ensemble, parce que le prix de la rançon est toujours fort au-dessous de la valeur de la prise. Et cela est évident de nature de chose, autrement le capitaine du navire pris ne trouvant pas un certain avantage dans la stipulation de la rançon, ne s'y soumettroit pas.

Cependant, parce qu'il est des cas où, comme il a été montré, le capitaine corsaire ne peut pas faire mieux, c'est la raison pour laquelle il lui a été permis de rançonner, ce qu'il ne peut faire néanmoins que de l'aveu de ses principaux officiers & du plus grand nombre de son équipage.

Mais, parce que cette faculté de rançonner est naturellement sujette à abus, il est intervenu depuis notre Ordonnance divers Réglemens pour y remédier.

Le premier est une Ordonnance du Roi du premier Octobre 1692 » portant défenses à tous corsaires de donner à aucuns bâtimens ennemis qu'ils » rançonneront, pêcheurs ou autres, la permission de continuer leur pêche » ou leur navigation, pour quelque temps & sous quelque prétexte que ce soit, » mais seulement un sauf-conduit aux maîtres des bâtimens pêcheurs, de huit » jours au plus pour retourner chez eux; & aux autres, pour le temps absolument nécessaire pour aller aux lieux de leur destination, lequel passé, & » si les bâtimens sont trouvés pêchant, ou dans une autre route que celle qui

» leur a été prescrite par le sauf-conduit, ils seront déclarés de bonne prise
» au profit des corsaires qui les prendront. «

La même Ordonnance veut » que ceux qui y contreviendront soient con-
» damnés en cent livres d'amende pour la première fois, & à la restitution de
» la rançon qu'ils auront reçue, qui sera partagée entre les corsaires qui au-
ront repris lesdits bâtimens, & les hôpitaux des lieux, & outre cette peine,
à un mois de prison en cas de récidive.

Ce qui donna lieu à ce Règlement, fut l'usage où s'étoient mis les corsaires
françois, en rançonnant les bâtimens des pêcheurs ennemis & autres faisant
le commerce, de leur donner, par leurs sauf-conduits, le temps nécessaire
pour continuer leur pêche ou leur commerce, quoique le plus souvent ils ne
tirassent par-là que le quart ou le tiers de la valeur des bâtimens; ce qui étoit
un avantage considérable pour les ennemis, qui, par une rançon modique,
trouvoient le moyen d'assurer leur pêche ou leur commerce.

Je crois cette première Ordonnance toujours subsistante, quoiqu'elle n'ait
point été rappelée dans le dernier Règlement du 27 Janvier 1706, d'autant
plutôt qu'on y trouve en substance les mêmes dispositions au fonds; à cela près,
que pour les pêcheurs, le délai pour leur retour chez eux est de quinzaine au
lieu de huit jours; & qu'à l'égard des autres bâtimens le délai y est fixé à six
semaines, ce qui est moins exact peut-être que ce qui avoit été réglé sur ce
dernier objet par ladite Ordonnance du premier Octobre 1692.

Le second Règlement, est une autre Ordonnance du 30 Septembre 1693,
portant » aussi défenses aux corsaires & armateurs françois de mettre à rançon
» aucuns bâtimens chargés de bled, à peine de perte de la rançon & de 3000 liv.
» d'amende contre les armateurs; & contre le capitaine corsaire d'être privé
» de la faculté de commander des vaisseaux pendant un an, & de la part qui lui
» auroit appartenu dans les prises qu'il auroit faites depuis sa sortie du port.

En cette année-là le bled étoit excessivement cher en France, & au moyen
des rançons, toujours modiques, par la crainte de la reprise, les ennemis con-
servoient à bon marché des bleds qui auroient été d'un grand secours pour le
Royaume.

Par cette raison je regarderois ce Règlement comme passager, bon pour le
temps où il a été fait, à cause des circonstances; mais qui, pour être tiré à
conséquence, à présent auroit besoin d'être renouvelé.

Une autre Ordonnance du 2 Décembre audit an 1693, avoit fait défenses
» encore aux corsaires françois, en premier lieu, de rançonner aucuns bâti-
» mens au-dessous de la somme de 1000 liv. avec injonction à eux de brûler
» & couler à fond tous ceux dont les maîtres & patrons ne voudroient pas
» convenir de cette somme; & en second lieu, de rançonner aussi aucuns bâti-
» mens au-dessus de 10000 liv. Sa Majesté voulant que ceux dont les rançons
» excédroient cette somme fussent amenés dans les ports pour y être jugés à l'or-
» dinnaire. « Mais, par une autre Ordonnance rendue le 17 Mars 1696, sur les
remontrances faites au Roi, ces défenses furent levées, & il fut permis, tant
aux commandans des vaisseaux de Sa Majesté, qu'aux corsaires, non seulement
de rançonner au-dessous de 1000 liv. les petits bâtimens, mais encore de
rançonner les vaisseaux jusqu'à la somme de 15000 livres, avec toutefois de
stipuler une plus grande somme, à peine de nullité & de confiscation de la

rançon au profit du Roi. Ordonnance à laquelle il fut donné un effet rétroactif par Arrêt du Conseil du 7 Avril suivant, en déchargeant les armateurs & capitaines des vaisseaux armés en course, des peines par eux encourues pour contravention à la premiere Ordonnance du 2 Décembre 1693.

Depuis ce temps-là le Règlement porté par la dernière Ordonnance du 17 Mars 1696, a encore varié : 1°. en faveur des armateurs faisant la course dans les mers de l'Amérique, auxquels, par autre Ordonnance du 6 Février 1697, il a été permis de rançonner les prises jusqu'à la somme de 30000 liv. 2°. en faveur de M. l'Amiral, à qui le droit de confiscation en cette partie a été rendu par Arrêt du Conseil du 23 Janvier 1706, en dérogeant à ladite Ordonnance du 17 Mars 1696 qui l'avoit attribuée au Roi. 3°. enfin, en faveur encore des armateurs en course, à qui, par le Règlement du 27 Janvier 1706, art. 3, il a été laissé définitivement une liberté entière de rançonner les navires ennemis, à quelque somme que la rançon pût monter; sauf les conventions contraires entr'eux par leur acte d'association.

Mais sans déroger à cette dernière disposition, il est défendu par l'art. 14 de la Déclaration du 15 Mai 1756 à tout capitaine corsaire d'admettre à rançon aucun navire ennemi, qu'après avoir envoyé dans les ports trois prises effectives depuis la dernière sortie; je doute fort que cela eût été avantageux à la course si dans l'usage l'on s'y fût conformé: aussi le Roi en a-t-il dispensé suivant sa lettre à M. l'Amiral du 21 Août audit an.

Il est encore défendu aux armateurs en course « de rançonner aucuns bâtimens ennemis lorsqu'ils seront entrés dans les rades & ports du Royaume, » & aux juges de l'Amirauté de les relâcher, à peine d'en répondre en leur propre & privé nom. Jugement de M. le Comte de Toulouse, Amiral, du 8 Février 1696.

Enfin, si, outre le billet de rançon, le capitaine corsaire stipule quelque autre somme à son profit particulier, ou retire du navire pris des effets & marchandises, il lui est aussi enjoint « d'en faire mention exactement, dans son rapport à l'Amirauté, à peine de restitution du quadruple de ce qu'il aura surpris & de privation de sa part dans la prise » & pour prévenir toute réticence à cet égard, il est aussi enjoint aux officiers de l'Amirauté d'interroger les maîtres des bâtimens rançonnés, ou autres gens de leurs équipages retenus pour otages, pour savoir si, outre les billets de rançon qu'ils représenteront, il n'a point été exigé des billets particuliers; ou s'il n'a point été enlevé des marchandises, dont ils feront énoncer l'espece & la quantité, à peine d'interdiction. Autre Jugement de M. le Comte de Toulouse du 25 Avril 1697.

Quant à la preuve du rançonnement, elle réside spécialement dans le billet de rançon, qui se fait double entre le capitaine preneur & le maître du navire pris, & dont chacun garde un corps double pardevers lui. Pour prévenir les abus ou les méprises, il a été imprimé des modèles des billets de rançon, dont le Greffier de l'Amirauté délivre un certain nombre à chaque capitaine de corsaire à son départ pour la course; sur lesquels billets le Greffier doit marquer la date du jour qu'il les a délivrés, & au dos un acte d'enregistrement contenant le nom du corsaire & du capitaine. Il doit aussi tenir un registre sur lequel il fait mention du nombre des billets de rançon qu'il a délivrés; & en-

fin le capitaine à son retour doit remettre aux officiers de l'Amirauté les billets dont il n'aura pas fait usage. Tout cela est prescrit par le Règlement déjà cité du 27 Janvier 1706, art. premier, 2 & 9. Ce qu'ajoute ce dernier article est un peu bien rigoureux ; c'est la défense faite à tout capitaine de rançonner aucun navire lorsqu'il n'aura pas pris à l'Amirauté des billets de rançon, à peine de perte de la rançon qui sera confiscuée au profit de M. l'Amiral. On comprend en tout cas que cette peine n'auroit pas lieu si le capitaine eût trouvé plus de navires à rançonner qu'il n'avoit de billets de rançon.

Sur le refus fait par des capitaines pris de signer nos billets de rançon sous prétexte qu'ils ne savoient pas la langue françoise, il y eut ordre du Roi de faire mettre au dos des modeles des billets de rançon, des traductions en Anglois ou autre langue étrangere, avec les mêmes blancs que sur les modeles françois. Lettre de M. de Pontchartrain du 2 Mai 1708. Cela a toujours été pratiqué depuis. Ces modeles sont délivrés aux capitaines avec des traductions dans la langue des nations avec lesquelles il y a guerre & sur lesquelles il y a à espérer de faire des prises.

Outre cela, aux termes de notre article, le capitaine corsaire doit emmener au moins les deux principaux officiers du navire pris ; & l'Ordonnance du 2 Décembre 1693, en interprétation, vouloit qu'il se saisisse du maître & du premier matelot : mais cela a été changé par ledit Règlement du 27 Janvier 1706, qui, art. 6, se contente d'un ou deux des principaux officiers, sans parler du maître ; sans doute parce qu'étant nécessaire pour la conduite du navire & la direction de sa cargaison, on a reconnu qu'il y avoit une sorte d'injustice ; ou du moins trop de dureté à l'amener & à priver par-là son navire de son secours.

La pratique de la dernière guerre a été de se contenter d'un ôtage moyennant que ce fût un des principaux officiers du navire après le maître.

Quelquefois on a amené avec l'ôtage d'un moindre rang, quelqu'autre homme de l'équipage ; mais le plus souvent on s'est borné à l'ôtage dont l'aveu du rançonnement, soutenu de la présentation du billet de rançon, & du rapport du capitaine corsaire, attesté par deux de ses principaux officiers, a suffi pour la preuve complete de la prise, & pour faire déclarer en conséquence la rançon de bonne prise, sans qu'il ait été question de la représentation des papiers du navire en ce cas.

Et en effet, lorsqu'un navire est rançonné, ne s'agissant plus que du payement de la rançon, il seroit inutile de se saisir des papiers de la prise, puisque le billet de rançon fait preuve qu'elle a été légitimement faite ; & en même temps il seroit injuste de priver le maître du bâtiment rançonné, de ses papiers qui lui sont absolument nécessaires. Ce sont là sans doute les raisons qui ont fait permettre, par l'article 6 dudit Règlement du 27 Janvier 1706, aux capitaines des corsaires de laisser sur les vaisseaux rançonnés les papiers qu'ils y auront trouvé, le Roi ayant dérogé en cette partie à la disposition du présent article.

Mais lorsque le corsaire, ne pouvant garder la prise, en enleve toutes les marchandises qu'il peut, sans composition ; c'est le cas où, conformément à notre article, il doit absolument se saisir de tous les papiers, & amener avec lui au moins les deux principaux officiers du navire, le capitaine compris,

sous les peines qui y sont portées ; & cela parce qu'autrement il n'auroit pas une preuve complete & suffisante de la légitimité de sa prise.

L'effet du billet de rançon est , par rapport au preneur , de lui donner droit ; s'il n'est pas pris lui-même avec ce billet ; car alors il perd sa rançon avec son propre navire , & le tout passe au preneur dont il est la conquête ; l'effet , dis-je , du billet de rançon , par rapport au preneur qui le conserve , est de lui donner droit d'exiger le paiement de la somme qu'il contient , & en attendant de retenir l'ôlage pour sûreté du paiement. Et comme l'ôlage pourroit s'échapper , il est permis , à l'arrivée , de le mettre en prison jusqu'à ce qu'il ait trouvé quelque personne solvable qui se soumette de le représenter toutesfois & quantes. De maniere ou d'autre , comme il faut que le preneur lui fournisse la nourriture au taux de l'Ordonnance , ou au prix convenu , la dépense en cette partie doit être remboursée en même temps que le prix de la rançon sera payé avant tout élargissement.

En ce qui concerne le capitaine du bâtiment pris & rançonné , le billet de rançon , dont il doit lui rester un double , lui sert de sauf-conduit , à l'effet de le garantir d'être pris ou rançonné par un autre armateur françois ou allié des François qui le rencontrera : pourvu néanmoins qu'il soit dans les termes des Réglemens ci-dessus cités des premier Octobre 1692 & 27 Janvier 1706 ; c'est-à-dire , qu'il soit encore dans le délai , qui lui a été accordé par le billet de rançon , ou dans la route qui lui a été prescrite. Autrement il pourra être arrêté & sera déclaré de bonne prise ; art. 7 & 8 du dernier Règlement de 1706 ; & pourvu encore que le corsaire qui l'a rançonné ne soit pas contrevenu aux autres Réglemens aussi ci-dessus rapportés , sans quoi il pourra être arrêté tout de même & jugé de bonne prise. Mais dans l'un & l'autre cas , il sera quitte de la rançon , laquelle déduite sur le montant de la prise , sera payée dans le premier cas à l'armateur qui l'a stipulée , & au second cas , demeurera confiscuée suivant les mêmes Réglemens , & cela au profit de M. l'Amiral , aux termes de l'Arrêt du Conseil du 13 Janvier 1706 , qui a dérogé en cette partie à l'Ordonnance du 17 Mars 1696 qui avoit attribué cette confiscation au Roi.

On pourroit dire qu'au premier cas , le capitaine du navire rançonné d'abord , & pris ensuite , pour être contrevenu au billet de rançon , devoit payer la rançon indépendamment de la confiscation de son navire , puisque c'est par sa faute qu'il a été repris ; mais cela seroit trop rigoureux pour être juste. C'est assez qu'il perde son navire , dès-là il doit être quitte de la rançon , sauf à l'armateur qui l'avoit stipulée à s'en faire payer sur le montant de la vente de la prise ; & il n'y a que le surplus dont puisse profiter le second armateur qui a amené le navire.

Il est de toute justice que les ôtages donnés pour sûreté de la rançon , soient retirés le plutôt qu'il est possible par le paiement effectif de la rançon ; & parce qu'il étoit arrivé quelquefois que les propriétaires des navires rançonnés avoient négligé de dégager les ôtages , il y eut ordre du Roi aux Officiers d'Amirauté d'obliger ces propriétaires injustes de retirer les ôtages ; & pour prévenir leur mauvaise intention à leur égard , de dresser à l'arrivée de ces vaisseaux rançonnés , un procès-verbal de la quantité & qualité des rançons , dans lequel procès-verbal , les noms des ôtages seroient indiqués ; après quoi ces navires demeureroient saisis avec leur cargaison , jusqu'à ce que les rançons

eussent été payées, ou que lesdits propriétaires eussent donné caution solvable à ce sujet. Lettre de M. de Pontchartrain du 13 Mai 1705.

Au surplus l'ôtage n'a point de récompense ou gratification à prétendre contre le propriétaire du navire ou ses compagnons, parce que c'est-là ce qu'on appelle fortune de guerre; mais il doit être remboursé de la dépense légitime qu'il a faite, & être indemnisé de la perte de son travail jusqu'à son retour. Arrêt d'Aix du 27 Juin 1714, au rapport de M. de Galice.

Il n'est pas sans exemple, sur-tout depuis l'établissement de la Société des Francs-Maçons, qu'un capitaine preneur, ait relâché des effets au capitaine pris; sur quoi on a demandé à qui appartenait cette remise? Jugé à Marseille le 9 Février 1748, que la restitution en devoit être faite au propriétaire du navire, pour éviter les abus. Mais du moins il faudroit excepter les propres effets du capitaine, puisque la crainte de l'abus cesse alors.

J'ai vu dans la présente guerre un billet de rançon accordé par M. de la Touche de Treville, commandant la frégate du Roi *le Zéphyr*, à un capitaine de bâtiment, chargé de 200 hommes de troupes du Roi d'Angleterre pour l'Amérique septentrionale, dans lequel billet il étoit stipulé que la rançon seroit nulle si le bâtiment, continuant sa route dans le temps fixé, venoit à périr en pleine mer, & qu'il en seroit autrement si le bâtiment alloit à la côte. La raison de différence est qu'en ce dernier cas les ennemis seroient présumés avoir procuré volontairement l'échouement ou le naufrage à la côte, en vue d'éluder le paiement de la rançon, avoir retiré du naufrage bien au-delà de la valeur de la rançon.

Mais cette convention en elle-même doit-elle faire règle, & servir de modele pour le cas de la submersion en mer du navire rançonné? C'est-à-dire, doit-on admettre en point de droit, que la perte accidentelle du navire en mer annule le billet de rançon?

Pour l'affirmative on peut alléguer que la rançon représente le navire, & que le capitaine pris & rançonné ne s'est obligé de le payer que dans l'espérance que son navire arriveroit à bon port à sa destination; qu'au surplus, le navire auroit péri en mer aussi-bien sous la conduite du preneur corsaire ou du chef de prise, qu'en continuant sa route.

Pour la négative au contraire, on répond que la rançon, toujours fort au-dessous de la valeur de la prise, est un traité à fort-fait, qui par conséquent la rend pleinement acquise au corsaire preneur quel que puisse être dans la suite le sort du navire rançonné; & qu'il est d'autant plus juste de le décider de la sorte, que ce seroit donner à l'ennemi le moyen d'éluder le paiement de la rançon; s'il étoit admis à prouver la perte de son navire en pleine mer, par les occasions qu'il pourroit trouver de passer sur un autre vaisseau de sa nation ou d'une autre, avec toute sa cargaison.

Par ces raisons, je pense que la perte qui peut s'ensuivre du navire rançonné n'est pas capable en point de droit, ni d'arrêter le paiement de la rançon, ni d'en opérer la restitution; & qu'ainsi une pareille clause ne doit pas naturellement être employée. Aussi est-il à présumer qu'elle ne le fut dans l'espece dont il s'agit, qu'à cause que le bâtiment rançonné faisoit beaucoup d'eau, & qu'il étoit fort à craindre qu'il ne se rendît pas à sa destination. Du reste, M. de Treville ne pouvoit rien faire de mieux que de rançonner, n'étant pas en état de

recevoir dans son bord une si grande quantité de prisonniers, tant parce qu'il en avoit déjà plus de 80, que parce qu'il manquoit de vivres.

Il a été observé ci-dessus que par le Règlement du 27 Janvier 1706, art. 7 & 8, il est défendu à tout capitaines & armateurs d'arrêter sous quelque prétexte que ce soit, les vaisseaux ennemis munis de billets de rançon, à peine de tous dépens, dommages & intérêts; à moins que le vaisseau rançonné ne soit rencontré hors de sa route, ou au-delà du temps qui lui aura été accordé pour se rendre à sa destination.

Cependant on a prétendu que l'usage s'est introduit dans la précédente guerre & dans celle-ci, d'arrêter & de prendre les navires ennemis sans respect pour les billets de rançon, à la charge toutefois par le preneur de payer la rançon stipulée au profit de l'armateur & de l'équipage du navire qui, au lieu d'emmener sa prise, l'avoit rançonnée.

Je ne fais ce que c'est que cet usage; mais il faut bien qu'il n'ait jamais été autorisé au Conseil des Prises, puisque tout récemment, & par Jugement du 4 Mai 1759, une pareille prise a été déclarée mal & induement faite, & qu'il a été ordonné en conséquence que le navire avec son chargement, ou leur produit seroit rendu au propriétaire Anglois, sauf la rançon.

Ce Jugement est intervenu à l'occasion de la prise angloise nommée *le Phœnix* ou *la Fanney de Pool*, capitaine Robert d'Uncan, amenée dans ce port par l'ordre du sieur Pierre Gautier, commandant le navire *le Lévrier* de Bordeaux, qui s'en étoit emparé au mépris du billet de rançon que le sieur Godineau, capitaine du navire *la Paix couronnée* de cette ville, avoit délivré peu de jours auparavant au capitaine anglois.

A l'arrivée de cette prise, les esprits s'exercerent ici sur la question de savoir si elle étoit légitime, ou non. Les uns disoient qu'il falloit faire à l'ennemi tout le mal que l'on peut, & que dès qu'un capitaine rencontre un vaisseau ennemi qui ne lui paroît pas avoir été rançonné pour sa valeur, à beaucoup près, il est en droit de s'en emparer, sans être obligé de déférer au billet de rançon; parce que sans cela l'ennemi profiteroit de la supercherie qu'il auroit faite en cachant la valeur de sa cargaison, pour se faire rançonner moyennant une modique somme.

Les autres se tenant attachés aux regles, condamnoient hautement toute prise faite sans égard à la rançon, comme étant contraire, non seulement aux Ordonnances du Royaume, mais encore au droit de la guerre & des gens observé chez toutes les nations policées. Cela est décisif, ajoutoient-ils; de maniere que quand il seroit vrai, comme on le prétend, que les Anglois nous auroient donné l'exemple de ne pas respecter les billets de rançon, ce ne seroit pas plus une raison de les imiter sur ce point que dans le reste de leur conduite, tout usage contraire aux loix ne pouvant être qu'abusif.

Ce parti l'a en effet emporté, comme étant le plus régulier, & faisant aussi plus d'honneur à la nation, qui par-là donne un exemple éclatant de son amour pour la justice, en la rendant exactement à ses ennemis dans les cas mêmes où ils la lui refusent.

Après tout, à ne considérer même que l'intérêt de la course, il seroit dangereux de permettre d'arrêter des navires rançonnés. Un capitaine, pour se faire valoir auprès de ses armateurs, sur la simple idée, vraie ou fausse, que le

navire

navire n'auroit pas été rançonné convenablement, prendroit sans discrétion tous navires rançonnés, aux risques de perdre sa prise, & de charger outre cela, par son imprudence, ses armateurs de payer la rançon, car il n'est pas douteux que nonobstant la prise faite par l'ennemi, l'armateur qui n'auroit pas respecté la rançon, ne fût obligé de la payer au premier preneur. Ainsi la politique & la police de la course s'accordent avec la loi dans cette occasion, pour maintenir la défense d'arrêter sous aucun prétexte, un navire rançonné.

R É G L E M E N T

Concernant les rançons des Bâtimens pris en mer.

Du 27 Janvier 1706.

D E P A R L E R O I.

SA MAJESTÉ étant informée de l'abus qui se fait tous les jours de l'usage des billets de rançon par les ennemis de l'Etat qui en supposent des contrefaits, & des difficultés qui naissent de la disposition de l'Ordonnance de 1681, autre titre des prises, qui enjoint à ceux qui rançonnent un vaisseau de se saisir des papiers & d'amener deux des principaux officiers qui s'y trouvent; & voulant non seulement prescrire une forme certaine aux billets de rançon qui en assure la foi, & qui en renferme l'effet dans de justes bornes; mais encore donner aux armateurs une liberté entière de rançonner les vaisseaux ennemis, sans la restreindre comme Elle l'avoit fait par les précédentes Ordonnances, elle a ordonné & ordonne :

ARTICLE PREMIER.

Que les Officiers de l'Amirauté délivreront à l'avenir aux capitaines & armateurs qui partiront pour la course, des billets de rançon imprimés, dans lesquels les noms & les sommes seront laissés en blanc, & qui seront conformes au modèle qui sera mis au bas du présent Règlement, sur lesquels billets qui seront numérotés, & pourront être en papier non timbré, le greffier sera tenu de marquer la date du jour qu'ils auront été délivrés, en l'écrivant tout du long & non en chiffre, & de mettre au dos un acte d'enregistrement, contenant le nom du vaisseau & du capitaine auxquels ils auront été délivrés.

II. Les greffiers des Amirautés tiendront à l'avenir un registre exact, dans lequel ils feront mention du nombre des billets de rançon qui

seront délivrés, pour chacun desquels il ne pourront exiger plus de 2 l. sous quelque prétexte que ce puisse être, à peine de 300 liv. d'amende.

III. Les armateurs pourront à l'avenir convenir des rançons par rapport à la valeur des vaisseaux qu'ils auront arrêtés, à quelque somme qu'elle puisse monter, s'ils n'ont des ordres contraires des intéressés dans l'armement, auxquels ils seront obligés de se conformer, dérogeant Sa Majesté aux Ordonnances des 2 Décembre 1693, & 17 Mars 1696.

IV. Enjoint Sa Majesté à tous capitaines & armateurs de marquer dans le traité de rançon, le port auquel le bâtiment rançonné se doit rendre, & le temps dans lequel il doit y arriver, qui ne pourra être plus long de quinzaine pour tous les vaisseaux pêcheurs, & de six semaines pour les autres bâtimens : faisant Sa Majesté défense à tous lesdits capitaines & armateurs de permettre aux vaisseaux qu'ils auront rançonnés, d'aller dans autre port que celui dans lequel ils auront pris leur chargement.

V. Pourront néanmoins lesdits capitaines & armateurs permettre aux maîtres des vaisseaux qu'ils auront rançonnés, de se rendre au lieu de leur destination, s'ils en sont plus proches que de celui de leur départ; & donner la liberté à un maître de vaisseau venant de l'Amérique ou des côtes d'Italie, arrêté au-delà des tropiques ou du détroit; ou à un maître de vaisseau parti du Nord pour l'Amérique ou le Levant, rencontré au-delà des tropiques ou du détroit, de continuer son voyage.

VI. Seront lesdits capitaines & armateurs tenus de prendre pour ôtage de la rançon, & d'amener dans les ports du Royaume un ou deux

des principaux officiers du vaisseau rançonné, sur lequel ils pourront laisser les papiers qu'ils y auront trouvés; dérogeant Sa Majesté à cet égard à l'article 19 du titre des prises de l'Ordonnance de 1681.

VII. Fait Sa Majesté très-expresses défenses à tous capitaines & armateurs d'arrêter les vaisseaux ennemis, munis de billets de rançon en la forme ci-dessus, sous quelque prétexte que ce puisse être, à peine de tous dépens, dommages & intérêts.

VIII. Permet cependant Sa Majesté aux armateurs d'arrêter une seconde fois le vaisseau rançonné, s'ils le rencontrent hors de la route qu'on lui aura permis de faire, ou au-delà du temps qui lui aura été prescrit, & de l'amener dans les ports du Royaume, où il sera déclaré de bonne prise.

IX. Ordonne Sa Majesté à tous capitaines & armateurs de remettre à leur retour aux officiers de l'Amirauté, sans frais, les billets de rançon qui leur auront été délivrés, & dont ils ne se feront point servis; leur faisant défenses de rançonner aucun vaisseau, lorsqu'ils n'auront pas pris des billets de rançon au greffe desdites Amirautés, à peine de privation de la rançon, qui sera confiscuée au profit de l'Amiral.

Mande Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Règlement; & enjoint aux Officiers de l'Amirauté de le faire enrégistrer, publier & afficher par-tout où besoin sera, à ce que nul n'en ignore. Fait à Marly le 27 de Janvier 1706.

Signé, LOUIS. Et plus bas, PHÉLYPEAUX.
Et scellé.

Modele du Traité de rançon.

Nom du port d'où l'armateur doit partir. DUNKERQUE, ou autre Amirauté.

Nom du capitaine.

Nom du vaisseau preneur.

Nom du port d'où il est parti.

Nom du maître du vaisseau pris, de son pays, de son domicile & de son vaisseau.

Noms des propriétaires du vaisseau,

leur pays,

marquer la capacité du vaisseau,

le mois

& l'année,

marquer le lieu,

le port du départ,

le port de la destination,

le pavillon

& passe-port,

la qualité du chargement.

Noms des propriétaires des marchandises,

leur pays,

qualité de la rançon,

lieu où on permet d'aller,

les jours & semaines,

Nous souffignés

commandant le vaisseau . . .

de

& maître du vaisseau

le

sommes convenus de ce qui suit, c'est

à savoir que moi

reconnois avoir rançonné ledit vais-

seau le

appartenant à

Bourgeois de

du port de

le du présent mois

de l'année

à la hauteur de

allant de

à sous pavillon

de

& passe-port

chargé de

pour le compte de

Bourgeois de

Lequel vaisseau je suis convenu de ran-

çonner moyennant la somme de . . .

pour laquelle j'ai remis ledit vaisseau

en liberté, pour aller au port de . .

où il sera tenu de se rendre dans le

temps & espace de

Nom de l'ôtage, sa qualité.

après l'expiration duquel temps le présent traité ne pourra le garantir d'être arrêté par un autre armateur; pour sûreté de laquelle rançon j'ai reçu en ôtage sur ledit vaisseau, priant tous amis & alliés de laisser passer sûrement & librement ledit vaisseau le . . . pour aller audit port de sans souffrir qu'il lui soit fait pendant ledit temps & sur ladite route aucun trouble ou empêchement.

Répéter le nom des propriétaires du vaisseau & des marchandises.

Et moi . . . tant en mon nom que celui desdits . . propriétaires dudit vaisseau & des marchandises, me suis volontairement soumis au paiement de ladite rançon de . pour sûreté de laquelle j'ai donné ledit . . en ôtage; promettant de ne point contrevenir aux conditions du présent traité dont chacun de nous a retenu un double, que nous avons signé avec ledit reçu pour ôtage. Fait à bord du vaisseau le . . le . . de l'année . .

Si l'écrivain signe, il en faut faire mention, & de la déclaration de ceux qui ne savent pas signer.

ARTICLE XX.

DÉfendons de faire aucune ouverture *des coffres, ballots, sacs, pipes, barriques, tonneaux & armoires*, de transporter ni vendre *aucunes marchandises de la prise*; & à toutes personnes d'en acheter ou receler, jusqu'à ce que *la prise ait été jugée, ou qu'il ait été ordonné par Justice, à peine de restitution du quadruple, & de punition corporelle.*

Ces défenses sont de toute ancienneté, & ont perpétuellement été renouvelées; parce que dans tous les temps les équipages des armateurs corsaires ont succombé à la tentation de piller les prises.

La preuve s'en tire, tant de l'Ordonnance de 1400, la plus ancienne que nous ayons sur le fait des prises, aussi-bien que sur les autres matières maritimes, qui, art. 10, contient les mêmes défenses *de rompre les coffres, balles, pipes, &c.* sur peine de perdre la part du butin, & sur telle autre peine *selon le mérite*, que des Ordonnances postérieures de 1517, art. 8; de 1543, art. 24; de 1584, art. 37 & 38; & de la Déclaration du Roi du premier Février 1650, art. 10, qui toutes prononcent en ce cas la peine corporelle comme notre

article. Il en est même qui disent à peine de confiscation de corps & de biens ; mais ce n'étoit-là qu'une peine comminatoire , à moins qu'il ne fût question d'un vol ou d'une soustraction de la totalité de la prise ; ce qui alors auroit rentré dans l'espece de l'article 18 ci-dessus.

Le pillage autrefois , en fait de prises , étoit si commun & si effrené , que les équipages en étoient venus » jusqu'à jurer sur le pain , le vin & le sel , devant » un Prêtre , que de tout ce qu'ils pourroient prendre & dérober des prises , soit » or , argent monnoyer ou autre , perles , bijoux & autres choses de valeur , » ils n'en reveleroient ni diroient aucune chose à Justice , aux propriétaires » armateurs ni autres , & qu'ils en feroient le partage entr'eux : » serment abominable , qui fut enfin pros crit par l'Ordonnance de 1543 , art. 26 ; & par celle de 1584 , art. 40 , avec injonction à tous corsaires de représenter tout ce qui seroit de la prise aux Officiers de l'Amirauté , sur ladite peine de confiscation de corps & de biens , & défenses aux Prêtres de plus recevoir pareil serment , sur peine de prison , & d'être poursuivis extraordinairement.

Cependant , par condescendance , & pour donner , est-il dit , *meilleure volonté aux gens des corsaires , d'eux vertueusement employer aux effets de la guerre* , ces mêmes Ordonnances , chacune dans l'article suivant , leur accorderent » *toute la » dépouille des habillemens , harnois & bâtons des ennemis , avec l'or & l'argent » qu'ils trouveroient sur eux jusqu'à la somme de dix écus , le surplus rappor- » table à la masse du butin . » Elles leur accorderent aussi » les coffres & com- » muns habillemens des ennemis , excepté ceux de grande valeur ou qui au- » roient été destinés à être vendus , & toutes les marchandises avec l'argent » qui se trouveroient dans lesdits coffres ou ailleurs , dont ils n'auroient tout » de même que lesdits dix écus.*

Enfin ces mêmes Ordonnances , l'une art. 30 & l'autre art. 45 , déclarèrent que *nulle chose ne pourra être dit pillage qui excède la valeur de dix écus* ; ce qui ne vouloit pas dire , que chacun des gens des corsaires pût prendre ce qui se trouveroit sous sa main , dans le navire pris , jusqu'à concurrence de dix écus , de maniere qu'il ne seroit coupable qu'autant qu'il auroit excédé la somme ; mais seulement , comme l'expliquent ces mêmes articles , que même dans les choses sujettes à pillage (relativement sans doute aux art. 27 & 41) de tout ce qu'en auroient pris les gens du corsaire , ils ne pourroient garder à titre de pillage licite , que la valeur de dix écus , art. premier , tit. 11 du Guidon , & art. 32 de la Jurisdiction de la marine.

On ne voit rien de semblable ni d'afférant à ceci pour & contre , dans les Ordonnances postérieures. Cependant il est passé en usage , approuvé par Grotius , du droit de la guerre , liv. 3 , chap. 6 , §. 24 , n. 4 , & confirmé par plusieurs exemples dans la dernière guerre , que la dépouille des ennemis , leurs coffres , hardes & tout ce qui y est , avec leurs armes , justensiles & instrumens de leur profession , appartiennent à l'équipage du corsaire , en gardant néanmoins la différence de leurs grades ; de maniere qu'au capitaine corsaire , appartient la dépouille du capitaine du navire pris avec son coffre ; au pilote , la dépouille du pilote avec les instrumens de pillotage ; au charpentier , les outils du métier , ainsi du reste des officiers-mariniers ; & aux matelots , la dépouille des matelots pris , chacun pour ce qu'il en peut attraper , & sans aucun rapport , soit au profit de l'armateur , soit entr'eux.

Il n'y a d'exception que par rapport au coffre du capitaine, dont la valeur ne lui est acquise que jusqu'à concurrence d'une certaine somme, le surplus étant rapportable à la masse; à l'effet de quoi ce coffre doit être visité & inventorié séparément par les Officiers de l'Amirauté, en présence de l'armateur, après que la prise a été jugée bonne. S'il paroît évident que la valeur du coffre & de tout ce qu'il contient, n'excède pas la somme fixée, la délivrance en est faite sur le champ au capitaine du corsaire, pour en disposer à sa volonté. S'il en est autrement, on en ordonne la vente, sur le prix de laquelle le capitaine est payé de la somme qui lui en revient, & l'excédant est joint au produit des marchandises de la prise : c'est la disposition de l'art. 15 du Règlement du 25 Novembre 1693, qui a fixé la valeur du coffre à 500 écus.

A l'occasion de ce droit accordé aux gens du corsaire de s'emparer de la dépouille des ennemis, il se fait dans la chaleur de la prise bien des choses contraires à l'honneur, & même à l'humanité.

Que le capitaine du corsaire s'empare de l'épée & des bijoux que peut avoir sur lui le capitaine pris, cela peut se tolérer entre roturiers; mais qu'il lui fasse changer d'habit pour lui en faire prendre un mauvais, c'est ce qui ne peut que révolter. Il en faut dire autant, proportion gardée, des autres officiers.

A l'égard des matelots, que celui qui rencontrera un matelot ennemi mieux vêtu que lui, l'oblige de lui céder son habillement pour prendre le sien, c'est déjà un peu dur; mais que le matelot après avoir fait ce trôc forcé, soit exposé à la même avanie de la part de tout autre matelot qui voudra changer d'habit avec lui, de manière qu'à la fin il ne lui reste plus qu'un misérable haillon, c'est ce que l'humanité ne peut souffrir.

Aussi, tout capitaine corsaire qui a des sentimens, fait-il, & se préserver lui-même de tout trait d'avarice qui blesseroit l'honneur, & empêcher ses gens d'en venir à ces excès; ou s'il n'a pu les prévenir, il a soin de les réparer, en faisant remettre au matelot ennemi un habillement convenable, proportion gardée, avec celui qu'il avoit d'abord.

Revenons au pillage de la prise. On s'en est rendu coupable, non seulement si on a rompu ou ouvert les coffres, ballots, &c. mais encore si l'on a transporté ou vendu aucune marchandise de la prise; de sorte qu'il suffit d'en avoir tiré secrètement & mis à terre quelque portion, sans l'ordre & l'aveu des Officiers de l'Amirauté, quoiqu'on n'en ait rien vendu, pour être sujet à la peine portée par cet article. Et en cela il n'a fait aussi que renouveler les anciennes Ordonnances, notamment celles de 1543, art. 24 & 32; de 1584, art. 37 & 48, & la Déclaration du Roi du premier Février 1650, art. 10 & 13, portant défenses tout de même à toutes personnes de receler les effets soustraits des prises & de les acheter, échanger, recevoir en don ou autrement.

Avant que la prise ait été jugée par M. l'Amiral, qui seul a droit aujourd'hui de juger les prises en première instance, par le pouvoir exclusif attaché à sa charge, comme il sera dit sur l'article suivant.

Ces mots, *au surplus, avant que la prise ait été jugée*, ne regardent que l'achat des effets, & nullement les recelés, que rien ne peut couvrir ni excuser; & encore les achats ne sont-ils licites que par adjudication aux ventes faites publiquement, ou après le jugement de la prise, qu'autant qu'on est dans la bonne foi, sans indices que ce sont des effets recelés.

Ou qu'il ait été ordonné par Justice. Alors les marchands pourront se rendre adjudicataires à la vente publique si elle se fait par provision avant le jugement de la prise; sur quoi voir l'article 28 ci-après.

A peine de restitution du quadruple, ce qui s'entend outre & par-dessus le rapport à faire de la valeur du simple : cela tombe, au reste, sur tous les objets de cet article, parce que d'un côté il y a vol, & de l'autre recélé. Or la peine civile de l'un & l'autre délit, est la restitution du quadruple de la valeur de la chose, suivant les loix citées sur l'article 5, titre des naufrages ci-après.

Et de punition corporelle. L'article 13 du Règlement du 25 Novembre 1697; ne parle que du carcan & de la privation de la part dans la prise, faute d'avoir déclaré le pillage dans les 24 heures de l'arrivée; mais il faut s'en tenir à notre article. Cette peine qu'il prononce, paroît regarder pareillement les coupables de tous les cas qui y sont énoncés, sauf à l'aggraver suivant les circonstances contre les plus coupables, & principalement contre ceux qui auroient rompu & ouvert les coffres, caisses, ballots, &c. lesquels coupables, comme ne pouvant s'échapper du vaisseau, doivent être représentés par les maîtres, contre-maîtres & quartiers-maîtres, pour subir la peine qu'ils méritent, aux termes desdites Ordonnances de 1517, art. 7; de 1543, art. 31; de 1584, art. 46; & de la Déclaration du premier Février 1650, art. 12, à quoi s'applique tout naturellement la disposition de l'art. 23, tit. du capitaine ci-dessus.

En Danemarck, aux termes de l'art. 7 du Règlement du 5 Avril 1710, la peine prononcée pour les cas de notre article, est bornée à la privation de la part dans la prise, tandis que l'art. 8 prononce la peine de mort contre le corsaire qui conduira la prise dans un port étranger.

Je viens de dire que ces deux peines, l'une *corporelle*, & l'autre *de la restitution du quadruple*, résultent naturellement de cet article pour tous les cas qu'il exprime, de manière à ne devoir pas être séparées; & c'est aussi ce que Louis XIV reconnut par sa lettre à M. le Comte de Toulouse, Amiral, en date du 25 Septembre 1709; mais, en même temps, trouvant qu'il pouvoit y avoir là trop de rigueur, eu égard aux circonstances, il jugea à propos de la tempérer en interprétation de ce même article.

Cette lettre, qui est très-belle & très-intéressante, est conçue en ces termes :
 » Mon fils, je suis informé de la diversité des avis qui se rencontrent tous
 » les jours devant vous, en exécution ou interprétation de l'article 20 de
 » mon Ordonnance de 1681, concernant la Marine, qui porte, *défendons de*
 » *faire aucune ouverture des coffres, &c.* & que cette diversité de sentimens,
 » qui ne peut que causer des difficultés & de l'embarras dans le Jugement
 » des prises, vient de ce que les deux peines, l'une du *quadruple* & l'autre
 » *corporelle*, paroissent si unies & si jointes ensemble par la construction des
 » termes, qu'on les peut croire inséparables, en sorte qu'on ne les puisse pro-
 » noncer que l'une avec l'autre, ce qui cependant *n'a jamais été mon intention*
 » dans cette Ordonnance, ayant au contraire toujours pensé que chaque peine
 » devoit être ordonnée suivant chacun cas particulier; en sorte qu'en certains
 » cas dans lesquels la contravention se trouveroit *legere*, la punition ne fût que
 » du *quadruple* outre la *restitution*, & que dans d'autres cas au contraire dans
 » lesquels la contravention se trouveroit plus grande, & pourroit être regar-
 » dée comme un crime plus punissable, la *peine corporelle* pût être ajoutée à la

» peine civile de la restitution & à celle du quadruple. Pour lever donc ces
» difficultés, & vous laisser dans les Jugemens toute la liberté que j'ai toujours
» eu intention de vous donner, je vous écris cette lettre pour vous dire, que
» je me remets absolument à vous à décider & à déterminer chacun de ces deux
» cas; en sorte que dans ceux où vous jugerez que la peine du quadruple suffit,
» outre la restitution, vous l'ordonnerez sans parler de la peine corporelle; &
» que dans l'autre cas où vous jugerez que la peine du quadruple outre la
» restitution ne suffira point pour la punition de la contravention, vous puis-
» siez, après avoir condamné les contrevenans à ces peines pécuniaires, ren-
» voyer le procès aux Officiers de l'Amirauté, pour procéder extraordinairement
» contre les coupables, & les condamner aux peines corporelles qu'ils croi-
» ront qu'ils méritent, suivant la qualité du crime & de la contravention, &
» sans qu'en aucun cas les Officiers des Amirautés puissent prétendre avoir droit de
» prendre la voye extraordinaire quand vous ne la leur aurez pas renvoyée par vos
» Jugemens; & la présente n'étant à autre fin, &c.

Il résulte delà, 1°. qu'en exécution de cet article, il est laissé à la prudence
de M. l'Amiral de déterminer & distinguer les cas où la peine civile suffit, de
ceux où la peine corporelle doit y être ajoutée.

2°. Que dans ce dernier cas M. l'Amiral ne peut prononcer que la peine
civile, & que pour la corporelle il doit renvoyer l'affaire aux Officiers de
l'Amirauté, en les chargeant de la poursuivre à l'extraordinaire.

3°. Enfin, que, quoiqu'il soit du devoir des Officiers de l'Amirauté de s'in-
former s'il y a du pillage dans les prises & de travailler à constater le fait, il
ne leur est pas permis néanmoins de prendre d'office la voye extraordinaire,
& qu'ils ne peuvent qu'autant qu'ils en reçoivent l'ordre de M. l'Amiral dans
les Jugemens qu'il rend sur le fait des prises.

C'est ainsi que sur ce dernier objet il faut entendre le Jugement rendu par
M. l'Amiral le 7 Juin 1697, portant » injonction aux Lieutenans des Amiraux
» tés, lorsqu'ils feront l'instruction des prises, & qu'il leur apparaitra de quel-
» que pillage, soit par l'inspection des coffres ou ballots qui auront été ouverts,
» soit par les dépositions des équipages de la prise, ou ceux du vaisseau pré-
» neur qu'ils interrogeront toujours sur ce sujet, ou par la comparaison des
» papiers du chargement avec les effets qui se trouveront à bord, ils aient soin
» d'en informer d'office, & sans qu'il soit besoin d'aucune requisition des par-
» ties sur la simple requête du Procureur du Roi, pour, sur les informations,
» conclusions du Procureur du Roi, avec leur avis & le reste de la procédure
» qui seront envoyées dans le mois au Secrétaire général de la Marine, être
» par nous ordonné ce qu'il appartiendra.

De manière que, quoiqu'il y soit parlé d'informations, de conclusions du Pro-
cureur du Roi & d'avis du Lieutenant, tout cela ne se rapporte qu'à la pro-
cédure civile, tendante à constater le pillage par voye d'interrogatoires subis,
tant par les gens du corsaire, que du navire pris & d'audition d'autres témoins,
sur un simple requisitoire de la part du Procureur du Roi, tous lesquels éclair-
cissements doivent être envoyés, avec l'avis tant du Procureur du Roi que du
Lieutenant, pour savoir de M. l'Amiral s'il sera passé outre ou non à la procé-
dure extraordinaire, puisqu'aux termes de cette lettre du Roi, les Officiers de
l'Amirauté ne peuvent en aucun cas prétendre avoir droit de prendre la voye extraor-
dinaire sans l'ordre de M. l'Amiral.

Il y a pourtant encore à cela même, une exception portée par un autre jugement de M. l'Amiral du 18 Novembre 1709, en ces termes : *sans néanmoins prétendre empêcher ceux qui voudront se plaindre des pillages, de faire, soit en donnant leur requête, ou en se rendant parties s'ils le jugent à propos.* D'où il s'ensuit que les défenses faites aux Officiers de l'Amirauté de prendre la voye extraordinaire, ne sont que pour le cas où ils le voudroient faire d'office, & ne regardent nullement celui où l'armateur se plaignant du pillage, en donneroit sa plainte en forme, & se rendroit partie civile. Mais alors, selon le même Jugement du 18 Novembre 1709, il faudroit encore en rester aux termes de l'information, suivie des conclusions du Procureur du Roi, & attendre l'ordre de M. l'Amiral pour passer outre; parce que c'est à lui qu'il est réservé de décider, si le procès sera fait & parfait aux accusés ou non.

Ce dernier point n'a pas même souffert aucun changement par l'Ordonnance du 31 Août 1710. Il n'y en a eu que sur le reste, en ce qu'il y a été réglé que lorsqu'il y aura des preuves du pillage par les dépositions ou interrogatoires des gens du navire pris, & par d'autres indices, il sera procédé à la requête du Procureur du Roi par voye extraordinaire; ce faisant que les prisonniers & autres, ayant déposé du pillage, seront répétés sur leurs interrogatoires, à la suite desquelles répétitions, ceux qui s'y trouveront chargés seront décrétés, & la procédure suivie par interrogatoire des accusés, récollement & confrontation, ou par contumace, le tout suivant l'Ordonnance criminelle de 1670; après quoi, & le Procureur du Roi ayant donné ses conclusions, toute la procédure, tant criminelle que civile, sera envoyée au Secrétaire général de la Marine, afin que M. l'Amiral puisse, en jugeant la prise, décider en même temps de la peine que le pillage pourra mériter; en telle sorte que s'il paroît que, outre la restitution des choses pillées, la peine du quadruple soit suffisante, en égard à la qualité du délit, M. l'Amiral pourra s'en tenir à cette peine civile & la prononcer sans autre instruction, & condamner en outre les accusés aux dommages & intérêts envers la partie, au moyen de quoi il ne sera plus question de la suite de la procédure criminelle.

Et si, au contraire, il est jugé qu'il y a lieu à peine afflictive, le procès alors sera renvoyé aux Officiers de l'Amirauté pour prononcer tant la peine corporelle que la restitution des effets, le quadruple & les dommages & intérêts, sans que M. l'Amiral puisse en ce cas y statuer, mais seulement juger la validité de la prise. Toutes lesquelles dispositions ont été renouvelées par la Déclaration du Roi du 5 Mars 1748, art. 9, & par l'article 15 de celle du 15 Mai 1756.

Notre article ne dit point, comme les anciennes Ordonnances, que ceux qui seront reconnus & déclarés coupables de pillage, demeureront privés & déchus de leurs portions dans la prise; & d'une autre côté, ces anciennes Ordonnances ne prononcent point, comme notre article, la peine du quadruple; elles portent seulement, qu'outre la peine de la privation de tout intérêt dans la prise, il sera infligé aux coupables telle autre peine que le cas le requerra.

Sur quoi l'on peut demander, si cette peine ancienne de la privation des parts dans la prise est sous-entendue dans notre article, de sorte qu'elle doive avoir lieu conjointement avec celle du quadruple, ou s'il ne faut infliger que

que l'une des deux aux coupables , & dans ce dernier cas , à laquelle il convient de se fixer.

Il y a sur ce sujet un premier Jugement de M. l'Amiral du 5 Juillet 1696 , pour le cas du pillage d'or & d'argent , mais sans effraction , dans lequel tous les gens du corsaire établis sur la prise avoient trempé , à l'exception d'un seul que ses blessures avoient empêché d'y participer. Par ce Jugement , ceux qui avoient pillé furent condamnés de rapporter à la masse la valeur de ce qu'ils avoient pris , & du reste furent privés de leurs portions dans la prise , lesquelles furent déclarées confisquées au profit de M. l'Amiral , sans autre peine.

Par un second Jugement du 12 du même mois de Juillet 1696 , dans le cas d'un pillage effréné , fait avec fracture & violence exercée contre ceux des compagnons mêmes qui s'y étoient opposés , il n'y eut point non plus de plus grande peine civile prononcée ; mais il fut ordonné en même temps que le procès seroit fait & parfait aux coupables par l'Amirauté de Vannes suivant la rigueur des Ordonnances , sauf l'appel au Parlement de Rennes.

Il y a enfin un dernier Jugement déjà cité du 18 Novembre 1709 , qui , en condamnant les nommés Tanqueray & Fret solidairement de rapporter à la masse les huit marcs de poudre d'or qu'ils avoient détournés de la prise ; ajouta non seulement la peine du quadruple desdits huit marcs de poudre d'or au profit de M. l'Amiral , *en ce non compris le simple* , mais encore celle de la privation de leurs parts dans la prise , lesquelles seroient pareillement remises à la masse. A l'égard des autres , convaincus d'avoir fait quelque pillage peu considérable , & des marchands qui avoient acheté d'eux , ils en furent quittes chacun pour une amende de dix livres envers M. l'Amiral , outre la restitution des effets.

De sorte que l'on peut conclure de ces différens Jugemens , rapprochés de la lettre du Roi ci-devant rapportée , en général , que M. l'Amiral est le maître de régler la peine civile que méritent ceux qui sont coupables de pillage ; & en particulier ,

1°. Qu'il peut s'en tenir à la peine du quadruple , outre le rapport des effets pillés ou recelés , qui est indispensable dans tous les cas.

2°. Qu'il peut , au lieu du quadruple , prononcer simplement la privation des parts dans la prise , contre les coupables , conformément à l'art. 13 du Règlement du 25 Novembre 1693.

3°. Qu'il peut cumuler les deux peines & appliquer l'une ou l'autre à son profit par droit de confiscation , l'autre à réunir à la masse par forme d'indemnité.

4°. Enfin qu'il peut , dans les pillages légers , modérer la peine à une simple amende modique : sans préjudice toujours du rapport de la valeur des effets pillés , pour en faire la réunion à la masse.

Il sembleroit peut-être plus régulier , aux termes de cet article & de la lettre du Roi , de n'admettre d'autre peine civile que celle du quadruple , & de la prononcer toujours sans modération : mais d'un côté , la peine de la privation des parts dans la prise est si naturelle , qu'on doit la juger aussi-bien sous-entendue dans notre article , que l'obligation de rapporter à la masse les effets pillés dont il ne parle pas non plus , & qui est pourtant tellement de droit qu'elle ne peut être remise ; & d'un autre côté , il est tel pillage si peu crimi-

nel par sa modicité & dans ses circonstances , qu'une légère amende est la seule peine qu'il puisse mériter.

Le pillage , intéressant encore plus les armateurs que M. l'Amiral , sur les plaintes réitérées qui en furent faites à M. le Comte de Toulouse , au sujet des pillages considérables qui se commettoient sur les prises par les matelots & par les officiers mêmes des corsaires , S. A. S. crut devoir chercher à y remédier , plus encore pour l'avantage des armateurs , que pour son utilité particulière.

Le remède qui parut le plus propre , & auquel il s'arrêta d'autant plus volontiers , qu'il prévenoit des prévarications qu'il auroit fallu punir sans cela , fut de faire revivre la disposition des anciennes Ordonnances de 1543, art. 19, & de 1584, art. 32 , qui autorisent l'Amiral à *mettre sur chaque navire armé en guerre , un homme habillé à sa devise pour , en ses mains , mettre les chartes-parties & autres enseignemens qui seroient trouvés dans le navire pris.*

Cette disposition , quoiqu'extrêmement sage & sans aucun inconvénient , étoit demeurée sans exécution depuis long-temps , & il n'en restoit plus de vestiges que dans la province de Bretagne , où M. le Duc de Chaulnes , Amiral de cette province par sa qualité de Gouverneur , l'avoit remise en vigueur d'abord avec succès , du consentement entr'autres des armateurs de St. Malo.

En conséquence il étoit dans l'usage d'établir , par le ministère de son Receveur , sur chaque navire armé en course , un homme faisant partie du corps des volontaires ; mais avec titre de commis pour veiller à la conservation des prises , & à empêcher qu'il ne s'y fît du pillage. Ce commis faisoit les fonctions d'écrivain sur le corsaire , tenoit un journal des événemens de la course , faisoit l'inventaire sommaire de chaque prise , se faisoit des papiers , &c. Malgré cela il combattoit avec les volontaires , à raison de quoi il avoit part aux prises à proportion de son mérite ; on lui donnoit quelquefois jusqu'à deux ou trois parts.

Mais les capitaines & les gens des équipages des corsaires , qui ne s'accommodoient pas de l'exactitude de ces surveillans , ne tarderent guere à les dégoûter en les chagrinant de toute maniere. Les capitaines en vinrent jusqu'à les faire maltraiter de coups après les avoir fait manger à la gamelle. Cela n'abolit pas néanmoins l'usage des écrivains ; mais M. l'Amiral trouvant difficilement des sujets qui voulussent se charger d'une commission aussi désagréable , il fallut avoir recours aux Commissaires de la Marine , auprès desquels les capitaines se comportoient de maniere , qu'ils les engageoient de nommer ceux qu'ils leur présentoient eux-mêmes ; & alors c'étoit tout comme s'il n'y eût point eu d'écrivain sur les corsaires , parce qu'ils étoient dévoués aux capitaines.

Tel étoit l'état des choses à cet égard , lorsque M. le Comte de Toulouse , devenu Gouverneur de Bretagne , se trouva Amiral de tout le Royaume , & par conséquent en état de faire un Règlement général , qui , en rétablissant uniformément les fonctions des écrivains sur les corsaires , apportât un remède efficace aux plaintes des armateurs , par le soin qu'auroit M. l'Amiral de protéger ces écrivains contre les insultes des capitaines & des équipages.

Ce Règlement si utile parut enfin en date du 20 Avril 1697 ; mais il seroit inutile de le rapporter ici , puisqu'il demeura sans effet , la paix de Riswik étant survenue peu de temps après.

Au commencement de la guerre suivante en 1702, il en fut question; mais les armateurs qui ne trouvoient pas des capitaines d'humeur de souffrir des contrôleurs de leur conduite, ayant substitué aux plaintes qu'ils avoient déjà faites ci-devant au sujet des pillages, des remontrances à M. l'Amiral, pour qu'il lui plût de renoncer à l'établissement des écrivains sur les vaisseaux corsaires, S. A. S. voulut bien déférer à ces remontrances, & dès le mois de Mars 1703, elle donna ordre à ses Receveurs de ne plus nommer d'écrivains pour veiller aux prises. Ce n'est pas la seule occasion où les armateurs des navires ont été obligés d'en passer par les conditions dures & injustes qu'il a plu à leurs capitaines de leur imposer. Les voyages de Guinée entr'autres en fournissent des exemples aussi humilians qu'onéreux pour les armateurs. Il semble qu'ils soient trop heureux de trouver des capitaines à qui ils fournissent le moyen de s'enrichir lorsqu'ils sont sages, & que par le luxe ils ne prétendent pas égaler les officiers des vaisseaux du Roi.

R É G L E M E N T D U R O I ,

Pour informer des pillages des Prises.

Du 31 Août 1710.

D E P A R L E R O I .

SA MAJESTÉ étant informée que quelque soin qu'on ait pris par les Ordonnances anciennes & nouvelles sur le fait de la Marine, quelques précautions qu'on ait apportées jusqu'à présent pour empêcher les pillages, déprédations d'effets, divertissemens & autres malversations semblables qui se commettent souvent dans les prises faites par les armateurs, quelques sévères qu'ayent été les peines prononcées par ces loix, & notamment par l'article 20 du titre des prises de l'Ordonnance de 1681; cependant tous ces Réglemens n'ayant pu arrêter une licence qui augmente tous les jours par l'impunité des coupables, par le peu d'attention des Officiers des Sieges de l'Amirauté à en procurer la punition, & par les difficultés qui empêchent souvent qu'on n'ait une preuve certaine & juridique de ces délits: Sa Majesté connoissant la nécessité d'en arrêter le cours, tant par rapport au bon ordre de la Marine & à la discipline que doivent observer les officiers, soldats & matelots, que par la considération de l'utilité que l'Etat peut retirer des armemens, auquel rien n'est plus préjudiciable que la continuation de ce désordre. S. M. voulant y pourvoir, & désirant pareillement que la preuve de ces malversations puisse être assurée par une pro-

cédure régulière, afin que l'Amiral jugeant selon le pouvoir attribué à sa charge, de la validité des prises & de tout ce qui leur est incident, avec les Commissaires nommés avec lui pour y statuer, & que les Officiers de l'Amirauté puissent aussi prononcer juridiquement les peines proportionnées à la qualité des délits, suivant la disposition des Ordonnances, & selon les cas différens dont la connoissance doit être portée devant eux. S. M. a ordonné & ordonne.

A R T I C L E P R E M I E R .

Qu'à l'avenir, aussi-tôt qu'une prise aura été amenée en quelques rades ou ports du Royaume, & que le capitaine qui l'aura faite, s'il y est en personne ou celui qu'il en aura chargé, auront fait leur rapport & représenté les papiers & les prisonniers, les Officiers de l'Amirauté les interrogeront, & ceux de l'équipage qu'ils jugeront à propos, sur le fait & les circonstances de la prise, conformément aux articles 21 & 24 du titre des prises de l'Ordonnance de 1681.

II. Si par les dépositions ou interrogatoires de l'équipage pris, par la visite du vaisseau & des marchandises, & par l'examen des papiers du chargement, les Officiers de l'Amirauté ont lieu

de présumer qu'il y ait eu des pillages faits, des effets recelés ou divertis, ou d'autres malversations semblables commises, ils ordonneront qu'à la requête du Procureur de S. M. au Siege de l'Amirauté, les prisonniers ou les gens de l'équipage seront répétés sur leurs interrogatoires & déclarations, pourront lesdits Officiers de l'Amirauté, sur ces répétitions, décréter contre ceux qui se trouveront chargés, & procéder à l'interrogatoire des accusés.

III. Les Officiers de l'Amirauté ordonneront ensuite que les témoins seront récolés & confrontés aux accusés, s'ils sont présents, & s'il paroît qu'ils ne soient pas revenus dans les ports du Royaume, ou qu'ils se soient absentés pour se soustraire à l'instruction, & pour empêcher ou détourner les preuves; il sera ordonné que le récollement des témoins vaudra confrontation.

IV. Si l'accusé se présente, il sera interrogé, & les témoins lui seront confrontés, s'ils sont encore dans le Royaume, lorsqu'il sera de retour; mais s'ils en sont sortis, ou en cas de contumace de l'accusé, le procès sera continué sur la procédure qui aura été faite pendant son absence; il pourra néanmoins en tout état de cause proposer des reproches, s'ils sont justifiés par écrit.

V. Fait S. M. très-expresses défenses aux Officiers de l'Amirauté d'admettre ni ordonner la preuve d'aucuns faits justificatifs, ni d'entendre aucuns témoins pour y parvenir, à moins que le procès ne leur ait été renvoyé par l'Amiral pour le juger définitivement, ainsi qu'il sera expliqué ci-après, & ne pourront l'ordonner en ce cas qu'après la visite du procès, & en la forme prescrite par le titre 28 de l'Ordonnance de 1670.

VI. Lorsque les Officiers de l'Amirauté au-

ront fait les procédures marquées ci-dessus, & que le Procureur de Sa Majesté aura donné ses conclusions, le tout sera envoyé au Secrétaire Général de la Marine, afin que l'Amiral avec les Commissaires nommés pour juger avec lui, puisse procéder au Jugement de la validité des prises & en même temps de la peine que méritent lesdits pillages & malversations.

VII. Si la preuve des pillages, déprédations & malversations est suffisamment établie par ces procédures, & que l'Amiral & lesdits Commissaires estiment que la restitution des choses pillées & la peine du quadruple soient suffisantes pour la qualité du délit, ils pourront la prononcer sans qu'il soit besoin de nouvelles conclusions, ni d'un nouvel interrogatoire de l'accusé, & le condamner encore aux dommages & intérêts envers la partie, s'il y échoit; en sorte qu'après le Jugement ainsi rendu par l'Amiral, l'accusé ne puisse plus être poursuivi criminellement pour raison du même fait.

VIII. Si l'Amiral & lesdits Commissaires estiment qu'il y a lieu de prononcer peine afflictive; ils renverront le procès aux Officiers de l'Amirauté pour juger les coupables, & les condamner à la punition corporelle qu'ils mériteront suivant la qualité du délit, & de la contravention aux Ordonnances, à la restitution des effets, à la peine du quadruple, & aux dommages & intérêts de la partie, sans que l'Amiral puisse dans ce cas y statuer, mais seulement juger de la validité de la prise. Mande Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de faire exécuter le présent Règlement, & enjoint aux Officiers de l'Amirauté de le faire lire, enregistrer & afficher par-tout où besoin sera. Fait à Marly le 31 Août 1710. Signé LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.



ARTICLE XXI.

Aussi-tôt que la prise aura été amenée en quelques rades ou ports de notre Royaume, le capitaine qui l'aura faite, s'il y est en personne, sinon celui qu'il en aura chargé, sera tenu de faire son rapport aux Officiers de l'Amirauté, de leur représenter & mettre entre les mains les papiers & *prisonniers*, & de leur déclarer le jour & l'heure que le vaisseau aura été pris, en quel lieu ou à quelle hauteur, si le capitaine a fait refus d'amener les voiles, ou de faire voir sa commission ou son congé, s'il a attaqué ou s'il s'est défendu, quel pavillon il portoit, & *les autres circonstances de la prise & de son voyage*.

ICI commence la procédure qui doit être faite par les Officiers de l'Amirauté au sujet des prises qui sont amenées dans les ports de leur Jurisdiction. Elle est substantiellement la même en Danemarck. Art. 9 & 10 du Règlement du 5 Avril 1710.

Anciennement ils n'avoient pas seulement l'instruction des prises, ils avoient encore le droit de les juger en première instance, sauf l'appel. Il ne faut pour s'en convaincre que jeter les yeux sur les anciennes Ordonnances de 1400, art. 4, 6, 7, 10, 12 & 14; de 1517, art. 2, 3, 5, 8 & 9; de 1543, art. 19, 20 & suivans, & de 1584, art. 32, 33 & suivans, en grand nombre.

Par-tout il y est dit, l'Amiral ou son Lieutenant, & quelquefois même il n'y est parlé que des Officiers de l'Amirauté; preuve évidente qu'ils jugoient les prises comme les autres affaires de l'Amirauté, au moins dans l'absence de l'Amiral; mais toujours en son nom. Or étant le plus souvent absent, ce qui est indubitable, le Jugement des prises restoit donc à ses Officiers, sauf à eux, ajoute l'article 14 de l'Ordonnance de 1400, *à renvoyer devant l'Amiral les matieres de grand prix esquelles ils verroient qu'ils ne pourroient pas être obéis*.

Si cet usage a changé dans la suite, c'est à cause de l'inconvénient des appels, soit à la Table de Marbre, soit au Parlement. Rien n'étoit plus capable en effet de refroidir l'ardeur pour les armemens en course, que les lenteurs des procédures ordinaires & les frais immenses que les armateurs avoient à esfuyer de la part des réclamateurs & des autres opposans, avant de pouvoir faire juger les prises.

Tous les délais sont préjudiciables dans ces occasions. Un armateur ne fau- roit trop-tôt être instruit du sort de sa prise, soit pour en retirer le profit si elle est bonne, & par-là se trouver encouragé à continuer la course; soit pour avoir moins de dommages & intérêts à payer, si elle est mauvaise. Les arma- teurs ont donc un intérêt pressant à ce que les prises soient promptement ju- gées; & c'est un avantage dont ils étoient nécessairement privés, dans le temps que les appels étoient reçus dans cette matiere comme pour les affaires ordinaires.

Ce seroit bien autre chose aujourd'hui, que l'esprit de chicane est si pro- digieusement répandu, s'il n'y eût été remédié.

Le moyen qui parut d'abord le plus simple & le plus naturel, fut d'attribuer à M. l'Amiral personnellement, le droit exclusif de juger les prises. Sans doute que cet arrangement n'a été pris dans le principe qu'avec le concours de l'autorité royale. Cependant on ne voit point l'origine de cet établissement, quoiqu'il n'ait pu avoir lieu que depuis l'Ordonnance de 1584 : & la première loi que nous trouvons qui ait reconnu le pouvoir de juger les prises comme un attribut de la charge de l'Amiral, est la Déclaration du Roi du premier Février 1650, portant, art. 6 & 9, que les procédures concernant les prises seront faites par les Officiers de l'Amirauté des lieux où elles arriveront, & ensuite envoyées à la Reine Mere, exerçant alors la charge de Grand-Maître, Chef & Surintendant Général de la navigation & commerce de France, pour être jugées en la manière accoutumée suivant les Ordonnances.

Cela suppose, comme on le voit, un droit antérieur attribué à l'Amiral, de juger les prises privativement aux Officiers de l'Amirauté. Il ne paroît pas néanmoins qu'aucun Amiral en ait joui avant Henri de Montmorency ; mais il n'est pas douteux qu'il n'en fût en pleine & paisible possession, même à l'égard des prises amenées dans les ports de Bretagne, malgré les prétentions contraires du Gouverneur de cette Province.

C'est ce qui résulte d'un Jugement par lui rendu le 3 Octobre 1624, au sujet d'une prise conduite à Brest. Il est même à observer que la formule de ce Jugement est précisément celle qui est aujourd'hui en usage : *nous, en vertu du pouvoir attaché à notre charge d'Amiral, avons déclaré, &c.*

Deux ans après ce Jugement, la charge d'Amiral ayant vaqué par la mort du Duc de Montmorency, Louis XIII en supprima le titre, pour créer celle de Grand-Maître Chef & Surintendant de la navigation & commerce de France en faveur du Cardinal de Richelieu ; & l'on pense bien que ce Cardinal Ministre, vraiment Amiral sous le titre de Grand-Maître, &c. ne négligea pas l'exercice d'un droit aussi flatteur que celui de juger les prises.

Après lui M. de Brézé, son neveu & son successeur, quoique avec beaucoup moins de crédit fut aussi se maintenir dans cette prérogative ; & à plus forte raison la Reine Mere, qui posséda, après M. de Brézé, la même charge de Grand-Maître de la navigation, &c. Si l'on en pouvoit douter après tout, il n'y auroit qu'à recourir aux articles 6 & 9 déjà cités de la Déclaration du premier Février 1650.

Ce qui prouve au reste que la Reine Mere ne jugeoit pas les prises en qualité de Régente du Royaume, mais seulement comme exerçant la charge de Grand-Maître de la navigation, c'est que les Jugemens qu'elle rendoit en cette partie n'étoient signés que du Secrétaire Général de la Marine, à qui les procédures étoient envoyées suivant l'usage.

Aussi, M. le Duc de Vendôme, ayant succédé à cette charge sur la démission de la Reine Mere, continua-t-il de juger les prises. Ce droit lui fut même confirmé par Arrêt du Conseil du 19 Août 1650. Lorsque les affaires étoient difficiles, il faisoit prier, avec l'agrément du Roi, quelques-uns de Mrs. les Conseillers d'Etat ou Maîtres des Requêtes d'assister au Jugement. On s'assembloit dans un appartement de l'Hôtel de Vendôme, qu'il avoit fait préparer à cette fin, & qui s'appelloit l'appartement de l'Amirauté. Le Prévôt de la Marine

ou son Lieutenant avec ses archers en gardoient la porte & servoient d'huissiers pendant la tenue des séances.

Après M. de Vendôme, M. le Duc de Beaufort en usa de même. Il tenoit son conseil, tantôt à l'Hôtel de Vendôme, tantôt dans son Hôtel à Saint-Germain-en-Laye.

On conçoit que durant le Ministère du Cardinal de Richelieu, & la Régence de la Reine Mere, les appels des Jugemens des prises ne pouvoient guere être d'usage, & que les raisons d'acquiescement aux décisions dans ce genre, n'étant plus les mêmes du temps de M. de Vendôme, il en dût être autrement.

Il fallut donc arrêter ces appels devenus trop fréquens, & non moins préjudiciables aux parties, qu'injurieux à l'autorité de la charge d'Amiral représentée par celle de Grand-Maître de la navigation. Pour cet effet il fut résolu d'établir une commission en forme, composée de Conseillers d'Etat & de Maîtres des Requêtes, qui s'assembleroient à l'avenir près de la personne de M. le Duc de Vendôme, pour tenir le Conseil des prises & y juger celles qui seroient faites, de même que les affaires concernant les bris & échouemens des vaisseaux ennemis, privativement à tous autres Juges, pour être les Jugemens qui interviendroient, exécutés par provision, en baillant caution par la partie intéressée, l'appel réservé au Conseil d'Etat du Roi; & c'est ce qui fut exécuté par des Lettres-Patentes données à Toulouse le 20 Décembre 1659.

Telle est l'époque fixe du premier établissement du Conseil des prises. Avant ce temps-là & même durant le Ministère du Cardinal de Richelieu, il étoit bien d'usage d'appeller au Jugement des prises, des Conseillers d'Etat & des Maîtres des Requêtes, à raison de quoi on regardoit les assemblées de ces Magistrats, comme formant le Conseil des prises; mais ce n'étoit pas une commission réglée; elle ne devint telle qu'au moyen desdites Lettres-Patentes du 20 Décembre 1659; ce qui n'empêcha pas néanmoins que les Jugemens ne continuassent d'être rendus au nom de M. le Duc de Vendôme comme auparavant. C'est aussi là l'époque de l'attribution des appels en matiere des prises, au Conseil d'Etat du Roi.

Cet ordre subsista sans variation pendant l'exercice de M. le Duc de Beaufort, successeur de M. le Duc de Vendôme. Mais après le décès de M. de Beaufort, arrivé en l'année 1669, Louis XIV ayant jugé à propos de rétablir la charge d'Amiral en faveur de M. le Comte de Vermandois, & la minorité de ce Prince ne lui permettant pas de présider au Conseil des prises, les Jugemens qui y furent rendus dans la suite, cessèrent d'être intitulé du nom de l'Amiral, le Roi ayant établi en 1672, une commission du Conseil, où les prises devoient être jugées, & les Arrêts expédiés au nom de Sa Majesté.

Cependant le Roi, pour prévenir les conséquences qui en pourroient résulter, jugea à propos de faire un Règlement le 23 Septembre 1676, par lequel il ordonna entr'autres choses que les assemblées des Commissaires se tiendroient toujours dans la maison de l'Amiral de France, lorsqu'il seroit en âge d'y assister pour y tenir la premiere place, & qu'en attendant qu'il fût en âge, elles se tiendroient dans un appartement de sa maison, au cas qu'il y en eût un commode, ou dans le même lieu où se tenoit le Conseil de Sa Majesté dans ses maisons royales, ou dans la maison de celui qui présideroit à l'assemblée.

M. le Comte de Vermandois étant mort en minorité, & M. le Comte de

Toulouse ayant été pourvu de la charge d'Amiral aussi en minorité, il intervint, le 21 Octobre 1688, un nouveau Règlement entièrement conforme en cette partie au précédent du 23 Septembre 1676.

Cette dernière alternative ayant été préférée par Mrs. les Commissaires, & en conséquence les assemblées pour le Jugement des prises s'étant tenues régulièrement dans la maison du plus ancien des Commissaires Conseillers d'Etat; lorsque M. le Comte de Toulouse eut atteint l'âge requis pour présider au Conseil des prises, il s'éleva une difficulté, non précisément sur le point de savoir si les assemblées se tiendroient dans sa maison, puisque ce point étoit décidé expressément par les Réglemens de 1676 & 1688, conformément à l'usage pratiqué de tout temps, mais sur l'inutilité des Jugemens, M. l'Amiral prétendant qu'ils devoient porter son nom, comme ayant seul droit de les rendre, par un privilège attaché à sa charge aussi de toute ancienneté; & Mrs les Commissaires qui avoient perdu cet usage de vue depuis plus de 25 ans, qu'ils n'avoient vu un Amiral les présider, soutenant de leur côté que, par leur qualité de Commissaires nommés par le Roi, ils étoient Juges conjointement avec M. l'Amiral, de manière que les Jugemens sur le fait des prises ne devoient être rendus qu'au nom du Roi.

Cette contestation devenue sérieuse, étoit trop intéressante pour M. le Comte de Toulouse, pour qu'il ne négligeât rien de tout ce qui pouvoit servir à appuyer son droit. Il donna donc des mémoires au Roi, dans lesquels il fit voir que depuis l'établissement de sa charge, l'Amiral avoit toujours eu le privilège de juger les prises, soit par lui-même, soit par ses officiers; que ce privilège étoit consigné dans toutes les anciennes Ordonnances, & que s'il n'étoit pas aussi expressément désigné dans les nouvelles, il n'y en avoit aucune absolument qui y eût dérogé; que ce même privilège n'avoit reçu aucune atteinte depuis qu'il avoit été nommé des Conseillers d'Etat & des Maîtres des Requêtes pour assister au Jugement des prises, puisque, quoique cet usage eût été pratiqué dès le temps du Cardinal de Richelieu, premier Grand-Maître Chef & Surintendant de la navigation, les Jugemens des prises n'en avoit pas moins été rendus en son nom & des Grands-Maîtres ses successeurs, de même qu'ils l'avoient été au nom du Duc de Montmorency & des Amiraux ses prédécesseurs; & que s'il en avoit été autrement depuis le rétablissement de la charge d'Amiral en 1669, c'est que cette charge ayant toujours été possédée en minorité, & pendant ce temps-là l'Amiral n'ayant pas eu droit de présider au Conseil des prises, il n'y avoit pas de conséquence à tirer de ce que les Jugemens n'avoient pas été rendus en son nom dans cet intervalle.

Le droit de M. le Comte de Toulouse ainsi fondé sur les Ordonnances & sur la possession non interrompue de ses prédécesseurs majeurs, il en concluoit que Mrs. les Commissaires n'étoient à son égard que des assesseurs que le Roi lui donnoit pour l'aider dans le Jugement des prises, à l'instar des Commissaires que le Roi nommoit aussi dans les commissions adressées aux Intendans pour juger certaines affaires; & que comme la qualité de Commissaires qu'avoient ceux-ci n'empêchoit pas que les Jugemens ne fussent rendus au nom des Intendans, de même celle de Commissaires du Conseil des prises ne devoient pas empêcher que les Jugemens de ce Conseil ne portaissent le nom de l'Amiral, comme ayant éminemment, par le titre de sa charge, le privilège de juger seul

les prises & tout ce qui en dépend, d'où il s'ensuivoit, par identité de raison, que les requêtes des parties devoient lui être adressées, & que c'étoit à lui aussi qu'il appartenait de charger les Officiers de l'Amirauté de tenir la main à l'exécution des Jugemens.

Ce n'est-là qu'un foible crayon des moyens employés par M. le Comte de Toulouse pour soutenir ses prétentions, qui parurent si justes à Sa Majesté, qu'elle n'hésita pas à porter en conséquence le Règlement du 9 Mars 1695, qui depuis a été une loi inviolablement observée, ayant été confirmée chaque fois, que depuis ce temps-là, la guerre a donné lieu à l'établissement d'un nouveau Conseil des prises, comme il résulte des Réglemens postérieurs des 12 Mai 1702, 12 Février 1719, 3 Novembre 1733, & 23 Avril 1744.

Par ce Règlement, le Roi ordonna que » les Officiers des Sieges d'Amirauté » établis dans les ports du Royaume, feroient les instructions concernant les » prises & les échouemens, circonstances & dépendances, jusqu'au jugement » définitif exclusivement; & qu'elles feroient jugées en première instance par » le Sr. Comte de Toulouse, Amiral de France, & les Srs. Commissaires qui » feroient nommés & choisis par Sa Majesté, *pour tenir Conseil près de lui*; » & par appel au Conseil Royal des Finances, au rapport du Secrétaire d'Etat » ayant le département de la Marine.

Au fonds ce n'étoit que renouveler les lettres patentes du 20 Décembre 1659, portant l'établissement originaire du Conseil des prises, & remettre les choses dans leur premier état; mais une interruption de 25 ans, durant laquelle Mrs. les Commissaires s'étoient regardés comme vrais Juges des matières des prises au nom du Roi, n'étoit pas un foible obstacle au retour de M. l'Amiral dans l'exercice des droits de sa charge en cette partie.

Le jour même de ce nouveau Règlement du 9 Mars 1695, le Roi nomma les Commissaires qui devoient s'assembler *près la personne de M. le Comte de Toulouse, & en son absence dans sa maison, pour y tenir Conseil & juger les prises, &c.* le tout en conformité dudit Règlement.

Ces Commissaires étoient dix Conseillers d'Etat, & six Maîtres des Requêtes, sans compter M. de Valincourt, Secrétaire général de la Marine, qui n'avoit pas alors voix délibérative, mais qui l'obtint enfin par Arrêt du Conseil d'Etat du 13 Août 1707: prérogative dont avoient joui ses prédécesseurs avant le Règlement du 23 Septembre 1676, ou plutôt avant l'établissement d'une commission pour les prises en 1672, & qui a passé ensuite à ses successeurs.

Depuis cet Arrêt de 1707, les Secrétares de la Marine ne signent plus les Jugemens des prises; il a été nommé un Greffier pour les signer & les expédier: Réglemens des 3 Novembre 1733 & 23 Avril 1744.

Au surplus, c'est M. l'Amiral qui nomme à cette Charge de Secrétaire général de la Marine, & qui en fait expédier les provisions: celles de M. de Valincourt sont du 2 Janvier 1695: celles de M. l'Enfant, son successeur, sont du 25 Janvier 1730: celles de M. de Romieu, sont du 2 Mai 1738: & celles de M. de Grand-bourg, actuellement en place, sont du 3 Octobre 1757. V. l'art. 14 du tit. de l'Amiral.

La première séance de ce nouveau Conseil des prises, fut tenue peu de jours après par M. le Comte de Toulouse, dans son appartement au Château de

Verfailles : le récit du cérémonial observé à ce sujet, ne paroitra peut-être pas déplacé ici.

On avoit fait préparer dans une chambre de l'appartement de M. le Comte de Toulouse, une grande table, couverte d'un tapis de velours verd avec une frange d'or au bas, autour de laquelle étoient des fauteuils pour Mrs. les Conseillers d'Etat, & des chaïses à dos pour Mrs. les Maîtres des Requêtes, le tout garni d'un pareil velours.

Mrs. les Commissaires, invités à la séance par des billets de M. le Comte de Toulouse, s'étant rendus dans le lieu de l'assemblée, M. Boucherat, Chancelier, vint avant qu'on eût pris séance, & dit à ces Mrs. que l'intention du Roi, étoit que l'on prit place dans ce Conseil, de même qu'aux Conseils du Roi, suivant le rang d'ancienneté; mais que comme M. de Pontchartrain, depuis Chancelier, étoit Ministre d'Etat, ce seroit faire plaisir à Sa Majesté que de lui donner la première place après M. l'Amiral : ce qui fut ainsi arrêté; & M. le Chancelier s'étant retiré, on prit séance.

Aussi-tôt après, les Huissiers du Conseil vinrent en députation supplier M. le Comte de Toulouse de leur laisser la garde de la porte de son Conseil, attendu qu'il n'étoit composé que des mêmes Juges que ceux qui étoient aux Conseils du Roi; mais S. A. S. les remercia, en leur disant qu'elle y avoit pourvu. En effet, elle avoit commis un de ses Officiers, le Sr. Louvet, pour garder la porte, l'épée au côté; ce qui s'est toujours pratiqué depuis.

M. l'Amiral étoit au haut-bout de la table ou du bureau, dans un fauteuil un peu plus large & plus élevé que ceux de Mrs. les Conseillers d'Etat; M. de Pontchartrain avoit la première place après S. A. S. & les autres Commissaires étoient placés selon leur rang d'ancienneté.

Chacun ayant pris sa place, M. le Comte de Toulouse ouvrit la séance par le discours suivant.

» Messieurs, le Roi m'a commandé de vous assembler ici pour juger avec
» vous les prises qui se font sur les ennemis.

» Comme il n'y a rien de plus important dans cette matiere que de pro-
» curer une prompte expédition aux parties, je ne doute point que vous n'y
» apportiez tous vos soins.

» De mon côté, je donnerai de si bons ordres aux Officiers des Amirautés,
» & je les ferai exécuter si exactement, que j'ai lieu de croire qu'ils feront
» leur devoir.

» J'espere aussi, Messieurs, que vous voudrez bien suppléer, par vos lumie-
» res, à mon peu d'expérience; & je suis fort aise que ceci me donne occa-
» sion d'assurer cette compagnie de l'estime particuliere que j'ai pour tous ceux
» qui la composent.

Ensuite on rapporta les affaires.

Depuis, le Conseil des prises s'est toujours tenu chez M. l'Amiral. Dans l'absence de M. le Comte de Toulouse, Mrs. les Commissaires s'assembloient dans son appartement à l'Arsenal à Paris; son fauteuil restoit vuide à sa place, & l'Huissier gardoit la porte à l'ordinaire.

M. Puffort, le plus ancien des Commissaires, étant trop incommodé pour se rendre à l'Arsenal, M. le Comte de Toulouse lui écrivit pour lui permettre de

tenir le Conseil chez lui ; & depuis ce temps-là , il accorda la même permission au plus ancien Conseiller d'Etat , mais toujours par écrit. L'Huissier de garde ne se trouvoit point alors à la porte du lieu de l'assemblée , & l'ancien Commissaire prenoit aussi alors la première place en qualité de Président ; c'est-à-dire , la même que prenoit M. l'Amiral , lorsque le Conseil se tenoit dans sa maison.

Dans tous les cas , les jugemens étoient rendus au nom de M. l'Amiral comme s'il eût jugé seul , & c'étoit lui aussi seul qui en ordonnoit l'exécution.

Tout cela s'observe encore aujourd'hui.

Il n'est donc resté aux Officiers des Amirautés que le droit de faire l'instruction de la procédure des prises , & de faire exécuter les jugemens rendus par M. l'Amiral à ce sujet au Conseil des prises. Il est vrai que sur les remontrances des armateurs en course qui se plaignoient des pertes que leur causoit la lenteur de l'expédition des affaires au Conseil des prises , par Arrêt du Conseil d'Etat du 2 Octobre 1689 , le pouvoir de juger les prises avoit été rendu aux Officiers de l'Amirauté , lorsqu'elles paroïtroient constamment légitimement faites , avec faculté d'en faire vendre provisoirement les effets , pour les deniers en provenans , rester en dépôt jusqu'à ce que leurs Sentences eussent été confirmées au Conseil , le tout nonobstant le Règlement du 21 Octobre 1688 , auquel il étoit dérogé à cet égard. Mais , sous prétexte des abus qui pouvoient résulter de ce nouvel arrangement , quirendoit , disoit-on , les Officiers de l'Amirauté maîtres de juger & faire vendre des prises comme évidemment bonnes , tandis qu'elles seroient sujettes à main-levée en tout ou partie ; & sous prétexte encore que l'expédition , loin d'être plus prompte par cette voye , étoit au contraire retardée , l'Arrêt n'eut qu'une exécution passagère & assez courte , sans qu'il paroisse néanmoins qu'il ait été révoqué expressément par aucun autre.

Avant le Règlement du 9 Mars 1695 , on voit seulement des mémoires tendans à sa révocation , & contenant au surplus les moyens d'accélérer le jugement des affaires au Conseil des prises , aussi-bien que de réprimer les chicanes , soit des réclamateurs mal fondés , soit des armateurs lorsqu'ils avoient lieu de craindre la main-levée de la prise ; mais tout cela n'étoit qu'un projet.

Ce que l'on voit de plus , c'est un Arrêt du Conseil du 30 Octobre 1689 , qui , en ordonnant qu'à l'avenir les affaires concernant les prises seroient jugées par les Commissaires nommés à cet effet , réservoir aux parties qui voudroient revenir contre les Arrêts , la faculté de se pourvoir , par requête en révision ou cassation s'il y avoit lieu , devant les mêmes Commissaires , pour leur être fait droit par Sa Majesté ainsi qu'il appartiendrait , au rapport d'un des Commissaires autre que le rapporteur de l'Arrêt contre lequel on se pourvoiroit ; & un autre Arrêt aussi du Conseil d'Etat du 20 Janvier 1691 , donnant pouvoir auxdits Commissaires » de juger à l'avenir les contestations concernant les partages des prises & autres qui en dépendent , ensemble les réclamations qui pourront survenir au sujet des vaisseaux ennemis qui relâchent » par mauvais temps dans les ports du Royaume , ou qui y viennent sans passer » ports du Roi.

Mais ce n'étoit pas-là une révocation de l'Arrêt attributif aux Officiers de l'Amirauté du droit de juger en première instance les prises évidemment bonnes , & de les faire vendre provisoirement , en attendant la confirmation de leurs Sentences.

Aussi continuerent-ils de juger ces sortes de prises, comme il résulte de plusieurs Sentences des années 1690 & suivantes. Ils y furent même autorisés de nouveau par la seconde instruction concernant la procédure des prises, en date du 16 Août 1692; de sorte qu'il est vrai de dire que l'exécution de cet Arrêt du 2 Octobre 1689, dura & demeura sans atteinte jusqu'au Règlement notable du 9 Mars 1695, dont il a été parlé, & qu'on a dit avoir toujours été observé depuis très-exactement, ayant été confirmé successivement & sans aucune modification par divers Arrêts du Conseil en date des 12 Mai 1702, 12 Février 1719, 3 Novembre 1733, & 23 Avril 1744.

En conséquence de celui du 12 Mai 1702, & deux jours après, M. le Comte de Toulouze écrivit à chacun de Mrs. les Commissaires du Conseil des prises, un billet conçu en ces termes :

» Le Roi m'ayant bien voulu donner, pour juger les prises durant la guerre
 » où l'on va entrer, le même secours qu'il m'avoit donné durant la guerre
 » précédente, je me suis fait, Monsieur, un fort grand plaisir de vous en don-
 » ner la nouvelle, & de vous prier de vous trouver au Conseil des prises,
 » suivant les avis que vous en aurez. *Signé*, L. A. DE BOURBON.

Il résulte delà que Mrs. les Commissaires étoient avertis de la part de M. l'Amiral chaque fois que l'on devoit tenir le Conseil des prises, & cela s'est toujours pratiqué depuis.

Il a été observé que dès l'établissement primitif du Conseil des prises, la connoissance des affaires concernant les prises avoit été attribuée à ce Conseil, privativement à tous autres Juges; & que l'appel des Jugemens qui seroient rendus, avoit été réservé au Conseil d'Etat du Roi, & ensuite au Conseil Royal des Finances, sans variation depuis. Cependant cela n'a pas empêché qu'en différent temps les Parlemens n'ayent entrepris de connoître de ces matières par appel ou autrement; mais ces entreprises ont toujours été réprimées, comme il résulte de quantité d'Arrêts du Conseil d'Etat, qui ont cassé ceux des Parlemens, avec défenses à eux de connoître de pareilles affaires, & aux parties d'y faire aucunes procédures, à peine de nullité, cassation d'icelles, & de tous dépens, dommages & intérêts.

Du nombre de ces Arrêts du Conseil, sont celui du 15 Novembre 1689, par rapport au Parlement d'Aix; ceux des premier Novembre 1698, 25 Janvier 1699, & 9 Avril 1707, concernant le Parlement de Bordeaux; & celui du 18 Juillet 1708, au sujet du Parlement de Paris. Ces deux derniers ont ajouté la peine de 10000 liv. d'amende contre les parties qui contreviendroient à ces défenses.

Revenons maintenant à la disposition de notre article, qui, comme on l'a annoncé d'abord, contient le début de la procédure à faire par les Officiers de l'Amirauté au sujet des prises amenées dans les ports du Royaume.

Cette procédure commence par le rapport ou déclaration que doit faire le chef établi sur la prise ou capitaine du corsaire, si c'est lui qui a amené la prise; & notre article prescrit en détail la forme de ce rapport, avec les conditions qui doivent l'accompagner, le tout d'après l'Arrêt du Conseil du 31 Juillet 1666, & le Règlement du 6 Juin 1672, qui est la première instruction qui ait été dressée pour la procédure des prises: ce Règlement confirmé par Arrêt du Conseil du 27 Janvier 1674, fut fait par l'ordre de la Reine Marie-

Thérèse d'Autriche, épouse de Louis XIV, qu'il avoit déclarée Régente du Royaume à son départ pour la conquête de la Hollande.

Le rapport doit être fait *aussi-tôt* l'arrivée de la prise; c'est-à-dire, sans aucun délai, & sans attendre les vingt-quatre heures accordées en général aux capitaines des vaisseaux marchands, pour faire au greffe de l'Amirauté leur déclaration d'arrivée ou de relâche, & cela de peur que, dans l'intervalle, les gens du corsaire établis sur la prise ne trouvaient le moyen de mettre secrètement des marchandises à terre.

Si le corsaire n'a pas été armé dans le port de l'Amirauté où la prise a été amenée, il faut que le capitaine, avant d'être reçu à faire son rapport, représente sa commission en guerre; ou si c'est un vaisseau du Roi armé par des particuliers, le capitaine doit remettre entre les mains du Lieutenant de l'Amirauté une copie du traité fait avec Sa Majesté, ou de l'ordre en vertu duquel l'armement aura été fait: instruction du 16 Août 1692.

A l'égard des vaisseaux du Roi armés en course aux frais & pour le compte de Sa Majesté, comme les capitaines commandans ses vaisseaux sont tous connus, il suffit, pour admettre le chef de la prise à faire son rapport à l'Amirauté, qu'il produise l'ordre du capitaine qui l'a chargé de la conduite de la prise.

On comprend par-là, que les capitaines des vaisseaux du Roi sont sujets à faire les rapports de leurs prises devant les Officiers de l'Amirauté, de même que les capitaines des corsaires; & cela est vrai en effet aujourd'hui indistinctement. Autrefois l'Amirauté ne connoissoit pas de toutes les prises faites par les vaisseaux du Roi; celles faites sous le pavillon d'une armée navale ou d'une escadre composée au moins de quatre vaisseaux, étoient exceptées, & la procédure en devoit être faite par les Intendans & Commissaires généraux de la Marine: cela avoit été déjà réglé de la sorte par Ordonnances des 23 Février 1674, & 4 Mars 1684; & l'Ordonnance générale du 15 Avril 1689, liv. 22, tit. premier, art. premier & 3 qui les avoit confirmées, avoit été suivie de l'instruction du 16 Août 1692, qui étoient absolument conforme. Mais cela fut changé par l'art. 10 du Règlement du 9 Mars 1695, portant que l'instruction des prises faites par les vaisseaux du Roi, seroit faite par les Officiers de l'Amirauté, en quelque nombre que fussent les vaisseaux qui auroient faits les prises; & cette attribution n'a point varié depuis, ayant constamment été renouvelée par les Réglemens postérieurs des 12 Mai 1702, 12 Février 1719, 3 Novembre 1733, & 23 Avril 1744.

Le rapport doit contenir non seulement tout ce qui est compris dans cet article distinctement, mais encore *les autres circonstances de la prise & de son voyage*: addition naturelle qui a fait introduire l'usage de faire déclarer au capitaine, dans son rapport, le temps auquel il a commencé sa course; s'il lui est arrivé avant la prise quelque chose de remarquable; s'il a fait d'autres prises & ce qu'elles sont devenues; de quelle manière il s'est comporté au sujet de la prise; s'il y a été commis du pillage; s'il n'a point été jetté des papiers ou autres choses à la mer; s'il a amené tous les prisonniers, ou ce qu'il a fait des autres; & s'il a armé dans un autre Amirauté, il doit déclarer les raisons qui l'ont empêché de retourner au port de son armement: Règlement ou instruction du 16 Août 1692.

Cela fait, il doit représenter les papiers de la prise, ou s'il n'en a pas, non

plus que de prisonniers, il faut qu'il en dise les raisons. Ce n'en feroit pas une valable pour les papiers s'il les avoit jettés à la mer ou brûlés, sous prétexte qu'ils lui paroissent inutiles, l'intention du Roi étant que les papiers inutiles pour faire déclarer la prise bonne, mais utiles aux particuliers pour leurs affaires de famille ou de commerce, leur soient rendus après la prise jugée, à raison de quoi il est défendu à tous capitaines de corsaire de jeter à la mer ou de brûler aucuns papiers des prises : lettre de M. de Pontchartrain du 11 Juillet 1708.

Pour ce qui est des lettres trouvées sur les prises, comme elles sont inutiles lorsque le navire est constamment ennemi, parce qu'alors tout est de bonne prise, il y eut ordre du Roi, dans la dernière guerre, de les adresser à M. le Comte de Maurepas, Ministre de la Marine, aussitôt l'arrivée de chaque prise évidemment bonne. A l'égard des prises suspectes, il fut prescrit aux Officiers de l'Amirauté de ne garder que les lettres qui pourroient donner quelques éclaircissements sur la validité, pour les joindre à la procédure, & d'envoyer les autres : lettre de M. de Maurepas du 4 Septembre 1744. Il est à observer qu'il n'étoit pas défendu d'ouvrir les lettres ; c'est pourquoi les Officiers de l'Amirauté les ouvroient pour la plupart, tant pour en retirer les connoissemens relatifs au chargement de la prise, qu'en vue de découvrir, par ces lettres, les projets des ennemis pour en informer le Ministre.

Représentant les papiers, avec déclaration qu'il n'y en a pas d'autres, il en est dressé un état sommaire par le Juge qui en ordonne ensuite le dépôt au greffe après les avoir paraphés & numérotés par premier & dernier, & les avoir fait parapher aussi par ledit capitaine, en conformité dudit Règlement du 16 Août 1692. Tout cela se fait en présence du Procureur du Roi, partie nécessaire dans tout ce qui a rapport à la procédure concernant les prises.

Il est encore prescrit de faire élire le domicile dans le lieu, ou à la suite du Conseil des prises, au capitaine ou autre officier qui fait le rapport ; & en cas de refus il lui est déclaré que les significations qui lui seront faites au greffe, vaudroient comme si elles étoient faites à son domicile : Arrêt du Conseil du 26 Octobre 1692.

Si le capitaine du corsaire, au lieu d'amener la prise, la rançonne, il fera tout de même son rapport circonstancié, & déposera au greffe le billet de rançon après l'avoir paraphé, en déclarant ce qu'il a fait de l'otage que l'on a coutume de prendre dans ces occasions.

Quant aux *prisonniers* que notre article veut qui soient remis aux Officiers de l'Amirauté avec les papiers de la prise, cela est conforme à toutes les anciennes Ordonnances, aux termes desquelles la garde des prisonniers appartenoit à l'Amiral ou à ses Lieutenans, avec faculté de se servir à ce sujet des prisons du Roi, ou des Seigneurs, le tout pour la conservation, tant de son dixième de la rançon de ces prisonniers, que de son droit de fauf-conduit pour leur retour. En conséquence il étoit défendu aux capitaines de corsaires de relâcher aucuns prisonniers des prises qu'ils faisoient, sans le consentement de l'Amiral.

On peut voir sur tout ceci les Ordonnances de 1400, art. 4 & 18 ; de 1517, art. 3 & 14 ; de 1543, art. 20, 40 & 48 ; & de 1584, art. 25, 33, 51 & 56, avec la Déclaration du Roi du premier Février 1650, art. 9.

Il ne paroît point que ces dispositions aient été révoquées par aucune autre Ordonnance; il est prouvé même, en ce qui concerne les fauf-conduits en particulier, par un certificat de plusieurs bourgeois & armateurs de Dunkerque, en date du 15 Juin 1691, que, durant la guerre avec la Hollande depuis 1670, jusqu'en 1678, en vertu de la convention suivant laquelle les prisonniers faits sur mer doivent être relâchés de part & d'autre, le Lieutenant de l'Amirauté de Dunkerque étoit en possession de délivrer au nom de M. l'Amiral les fauf-conduits nécessaires à tous les Hollandois prisonniers, pour retourner dans leur pays sans crainte d'être arrêtés.

Cependant cet usage changea quelque temps après; les Commandans des places où les prisonniers étoient amenés, s'étant attribués, à la faveur de la minorité de M. le Comte de Toulouse, le droit de les garder & d'en disposer suivant les ordres qu'ils en recevoient immédiatement du Roi, ce qui donna occasion à M. le Comte de Toulouse, devenu majeur, de réclamer son droit, & de demander, qu'à tout le moins les ordres que le Roi voudroit donner pour échanger ou relâcher les prisonniers, lui fussent adressés à lui, pour les faire passer ensuite aux Commandans des places, sans préjudice du droit de rançon à l'égard des prisonniers qui seroient dans le cas d'en payer, pour être la rançon attribuée aux armateurs, sauf son droit de dixieme. Mais les remontrances qu'il fit à ce sujet, furent sans succès, & depuis, les Commandans des places se sont toujours maintenus dans le droit de garder les prisonniers: il en est pourtant qui le laissent usurper par les Commissaires de Marine.

À l'égard des prisonniers amenés dans les ports qui ne sont pas places de guerre, il fut réglé par Ordonnances des 7 Novembre 1703, & 11 Mars 1705, qu'ils seroient remis à l'Intendant ou au Commissaire de Marine du port où le corsaire conduiroit ou enverroit la prise. Il est des Commissaires de Marine qui, sans égard à la distinction entre les ports qui sont places de guerre & ceux qui ne le sont pas, s'emparent de tous les prisonniers faits sur mer.

Aujourd'hui il ne s'agit donc plus de remettre les prisonniers entre les mains; c'est-à-dire, au pouvoir des Officiers de l'Amirauté, puisque notre article ne subsiste plus en cette partie. Ce qui se pratique maintenant à ce sujet, c'est qu'à l'arrivée du corsaire & de la prise, les prisonniers sont livrés au Commandant de la place ou au Commissaire de la Marine, qui les fait mettre en prison pour les y garder en attendant les ordres du Roi.

Et comme, pour l'instruction de la prise, il y a quelquefois nécessité de prendre l'interrogatoire de tous les prisonniers, & toujours du capitaine avec deux de ses gens au moins, lorsqu'il est question de les entendre à l'Amirauté, on en prévient le Commandant ou le Commissaire, qui, à l'heure marquée, fait conduire les prisonniers indiqués; & après qu'ils ont subi l'interrogatoire, ils sont conduits en prison: ce qui se réitere toutes les fois qu'il s'agit de les interroger de nouveau.

Les cas où les corsaires sont obligés de se charger de tous les prisonniers, sans en relâcher aucun, & ceux où il leur est permis de n'amener que ceux qui sont nécessaires pour constater la prise, ont été distingués sur l'article 17; mais aujourd'hui que, par la Déclaration du Roi, du 5 Mars 1748, art. 3, confirmée par celle du 15 Mai 1756, il y a des récompenses promises par tête de prisonniers, il y a apparence que dorénavant ils ameneront le plus de prisonniers qu'il leur sera possible.

R É G L E M E N T

FAIT PAR LE ROI,

Sur le fait de la procédure des prises qui se font en mer ;

Avec l'Arrêt du Conseil d'Etat qui ordonne que ledit Règlement sera exécuté par les Officiers des Sieges de l'Amirauté, à peine d'interdiction.

Du 6 Juin 1672.

ARTICLE PREMIER.

Aussi-tôt que les vaisseaux appartenans aux ennemis de l'Etat, pris par les vaisseaux de Sa Majesté, ou par ceux qui sont armés par sa permission sur les commissions de M. l'Amiral, seront arrivés aux rades, ports & havres du Royaume, le Lieutenant de l'Amirauté, ou autres Officiers qui en feront la fonction, accompagnés du Procureur du Roi & du Greffier, recevront la déclaration du capitaine qui aura fait la prise, s'il y est en personne, sinon de celui qu'il en aura chargé.

II. La déclaration contiendra le lieu, le jour & l'heure que le vaisseau a été pris, si le capitaine a fait refus d'amener les voiles, de faire voir sa commission ou son congé ; s'il a attaqué ou s'il s'est défendu ; quel pavillon il portoit ; ce qui s'est passé lors de la prise ; si dans la chambre du capitaine il a été trouvé quelques papiers, charte-parties & connoissemens, & autres circonstances de tout ce qui s'est passé lors de la prise ; s'il n'a été rien jetté à la mer ; & si le capitaine a satisfait à tout ce qu'il doit faire en ces occasions, suivant les Réglemens & Ordonnances.

III. Après la déclaration reçue, le Lieutenant de l'Amirauté donnera l'ordre pour faire entrer le vaisseau dans le port ; & en cas qu'il soit demeuré dans la rade, le Lieutenant avec le Procureur du Roi & Greffier, se transporteront sur le vaisseau pris, & feront procès-verbal de l'état auquel ils le trouveront, dans lequel ils feront mention si les écoutilles, chambres, caisses & ballots ont été ouverts ou non ; si le fond de cale aura été pillé, visité ou endommagé en quelque sorte & manière que ce soit ; ensuite il fera ouverture de la chambre du capitaine ; fera ouvrir ses coffres & armoires, pour trouver les pieces justificatives concernant le chargement du vaisseau.

IV. En cas que le capitaine ou maître du vaisseau pris ait été amené avec la prise, les officiers feront la procédure entière en sa présence ; ou en son absence, en la présence de deux principaux officiers ou matelots de l'équipage dudit vaisseau, ensemble du capitaine ou autre officier du vaisseau preneur, auquel ils feront signer le procès-verbal.

V. Les officiers ne quitteront point le vaisseau pris qu'après avoir fait fermer & sceller du sceau de l'Amirauté, les écoutilles & chambres, & qu'ils n'ayent mis sous le sceau tout ce qui peut être pris & enlevé, & établi des gardiens, qui en seront responsables, dont ils feront mention dans ledit procès.

VI. S'il se trouve des réclamateurs, ils feront la procédure en leur présence, & les feront signer.

VII. Après que le procès-verbal aura été clos & arrêté, les officiers feront l'information, dans laquelle ils entendront les capitaines, propriétaires, ou officiers & matelots qui se trouveront sur le vaisseau pris, ensemble ceux qui se seront trouvés sur le vaisseau preneur.

VIII. Ils procéderont incessamment à l'inventaire de toutes les marchandises qui se trouveront sur le vaisseau ; se feront représenter les livres du capitaine, maître ou écrivain, sur lesquels ils vérifieront les quantités & qualités desdites marchandises ; & en cas qu'ils y trouvent quelque différence, ils s'informeront d'où elles pourront provenir.

IX. L'inventaire fait, ils remettront le tout sous la charge d'un gardien, qui sera établi par eux, en donnant bonne & suffisante caution. La procédure achevée, l'expédition en sera promptement faite en forme, & envoyée au Secrétaire général de la Marine, à la diligence du Procureur du Roi, qui y tiendra soigneusement la main.

X. En cas que par l'inventaire il se trouve des marchandises qui ne puissent être conservées, le

Procureur

Procureur du Roi en requerra la vente, qui sera ordonnée par ledit Lieutenant, qui y procédera ensuite en présence du Procureur du Roi & des réclamateurs, s'il s'en trouve, & des maîtres de l'équipage dudit vaisseau preneur, dans laquelle vente il observera d'en faire les publications, & de poser les affiches aux endroits ordinaires & en la forme accoutumée. Les enchères seront reçues à trois remises consécutives, de trois en trois jours, pour en être l'adjudication publiquement faite dans le lieu & à l'heure de l'Audience du Siege de l'Amirauté.

XI. La prise sera jugée au Conseil; & en cas que les réclamateurs en obtiennent main-levée, les officiers enrégistreront l'Arrêt, & le feront exécuter sans aucun retardement, sous quelque prétexte que ce soit.

XII. Si la prise est déclarée bonne, ils feront la délivrance des marchandises en nature aux armateurs, s'ils en font la demande, sinon ils en feront faire la vente ainsi qu'il est dit ci-dessus; & sera la distribution des deniers faite aux intéressés en la manière & sous la condition de leurs traités & sociétés, en cas qu'ils ne le pussent faire volontairement & de gré à gré.

XIII. Le dixième de l'Amiral sera premièrement pris, & mis es mains du receveur de ses droits, ensuite les frais de justice, suivant le Règlement fait par Sa Majesté; & le surplus sera partagé en trois égales portions, dont le tiers sera délivré au propriétaire du vaisseau, un autre tiers aux armateurs, & le tiers restant à l'équipage. En cas que le vaisseau preneur appartienne au Roi, toute la prise sera adjugée à Sa Majesté, déduction faite du dixième de l'Amiral & des frais de justice.

XIV. Les Officiers observeront étroitement les défenses portées par les Ordonnances & Réglemens, de ne se rendre adjudicataires des mar-

chandises des vaisseaux pris, ni sous leur nom, ni sous celui de personnes interposées.

XV. Il sera mis au Greffe en dépôt, des échantillons des marchandises qui auront été vendues, pour y avoir recours en cas de besoin.

XVI. Les gardiens établis esdites marchandises, & qui en auront le prix de la vente, n'en pourront faire restitution & délivrance que sur les Ordonnances du Juge, & conclusions du Procureur du Roi.

Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Saint-Germain-en-Laye le sixième jour de Juin 1672.
Signé, MARIE-THERESE.

Et plus bas, COLBERT.

EXTRAIT DES REGISTRES du Conseil d'Etat.

LE Roi étant en son Conseil s'étant fait représenter le Règlement fait par Sa Majesté le 6 Juin 1672, contenant les procédures qui doivent être faites par les Officiers de l'Amirauté, sur le fait des prises sur les ennemis de Sa Majesté. Et considérant que lesdits Officiers des Sieges de l'Amirauté du Royaume ont négligé jusqu'à présent à se conformer audit Règlement, dont il est né divers inconvénients préjudiciables au service de S. M. & au bien de ses sujets. A quoi étant nécessaire de pourvoir, S. M. étant en son Conseil, a ordonné & ordonne que ledit Règlement sera exécuté selon sa forme & teneur par les Officiers des Sieges de l'Amirauté, à peine d'interdiction. Veut Sa Majesté que ledit Règlement, ensemble le présent Arrêt, soient lus, publiés & enrégistrés dans tous lesdits Sieges, l'Audience tenant. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Saint-Germain-en-Laye le 27 Janvier 1674. *Signé*, COLBERT.

I N S T R U C T I O N

Que le Roi veut être observée dans les procédures des prises qui seront faites en mer.

Du 16 Août. 1692.

LA procédure sera uniforme dans toutes les Amirautés, & les Intendants de la Marine s'y conformeront à l'égard des prises dont l'instruction leur est attribuée par les Ordonnances de Sa Majesté.

Le capitaine du vaisseau preneur fera, aussitôt son arrivée dans le port, son rapport, dans lequel il déclarera le temps & le lieu de son dé-

part & la date de la commission qu'il aura obtenu pour armer en guerre, laquelle il représentera.

Il déclarera pareillement les motifs de chaque prise qu'il aura faite, & remettra aux Officiers de l'Amirauté les pièces trouvées à bord du vaisseau pris, dont il marquera le nombre & les paraphera par première & dernière, en présence

du Lieutenant de l'Amirauté, qui les paraphraseront pareillement de son seing, aussi-bien que le capitaine ou le principal officier du vaisseau pris. Et faute par lesdits capitaines preneurs de remettre lesdites pièces, ils seront privés du profit qui leur auroit appartenu dans la prise, qui sera confisquée au profit de Sa Majesté. Et en cas que par leur engagement ils ne doivent point avoir de profit dans les prises, ils seront privés de la moitié de leurs gages.

Celles qui seront écrites en langue étrangère, seront traduites par un interprète pris d'office du nombre de ceux qui sont établis en titre.

Le procès-verbal du Lieutenant de l'Amirauté qui ordonnera la traduction & le rapport de l'interprète qu'il aura nommé, désignera le numéro de chaque pièce translatée, & de celles qui auront paru inutiles.

Si le capitaine du vaisseau preneur ne retourne pas au port où il a été armé, & qu'il n'y conduise pas les prises qu'il aura faites, il en expliquera les raisons dans son rapport, où le Lieutenant de l'Amirauté l'interpellera de les déclarer, & lui fera représenter sa commission.

Lorsque la prise aura été faite par un des vaisseaux de Sa Majesté armé par des particuliers, le capitaine preneur le déclarera par son rapport, & remettra entre les mains du Lieutenant de l'Amirauté copie du traité qu'il aura fait, ou de l'ordre en vertu duquel il est armé pour son compte; & à faute d'y satisfaire, la prise sera confisquée au profit de Sa Majesté, sans que ledit capitaine ni ses associés puissent y avoir aucune part.

Lorsque le rapport du capitaine contiendra plusieurs prises, les officiers de l'Amirauté en feront séparément les procédures; mais ils observeront d'employer au commencement de chacune le rapport du capitaine, sans en rien tronquer, sans qu'ils puissent se taxer plus grands droits que pour un seul rapport, & les autres seront seulement payés au Greffier comme copies.

Les capitaines des vaisseaux de Sa Majesté feront à leur retour le rapport des prises qu'ils auront faites, & de celles auxquelles ils auront été présents, aux Intendans, si les prises ont été faites par une escadre de quatre vaisseaux, ou par des vaisseaux détachés de l'armée navale, ou aux Officiers de l'Amirauté, si elles ont été faites par des vaisseaux seuls, ou en moindre nombre que quatre, à peine d'être privés de leurs appointemens pour trois mois.

Lorsque les capitaines preneurs ne représenteront pas, conformément à l'Ordonnance, les capitaines ou les deux principaux officiers des

vaisseaux pris, ils en expliqueront les raisons dans leur rapport; & si elles ne sont pas valables, Sa Majesté veut que leur contravention à l'Ordonnance soit punie, & qu'ils soient condamnés en trois cens livres d'amende, qui sera prise sur leur part du profit dans le provenu de la prise, ou sur leurs gages.

Si les rapports contiennent des faits particuliers sur le pillage des prises, sur la manière dont elles se seront rendues, sur les pièces trouvées à bord, & sur la fuite des équipages pris, ils seront vérifiés par l'audition de deux principaux officiers marins du vaisseau preneur.

Aussi-tôt que les Intendans ou Officiers de l'Amirauté auront reçu le rapport, ils se transporteront à bord des vaisseaux pris, s'ils sont entrés dans le port, & dresseront un procès-verbal qui contiendra l'état auquel ils les auront trouvés; & s'ils sont entièrement chargés, à mi-charge ou au tiers, & s'il y a quelque apparence qu'il y ait eu du pillage, ils en feront mention pour s'en servir dans la suite de l'instruction à en découvrir les auteurs. Ledit procès-verbal contiendra aussi autant qu'il sera possible l'état & la qualité des marchandises qui en composent le chargement, & il sera fait en présence du capitaine ou de deux principaux officiers marins desdits bâtimens pris, de même que l'apposition du scellé, & l'établissement des gardiens.

Les capitaines & principaux officiers marins des vaisseaux pris seront interrogés séparément, & il leur sera fait les demandes qui suivent, outre celles qui sont de l'usage & des formalités ordinaires: savoir, de quel pays ils sont originaires, où ils sont leur résidence actuelle, eux & leurs familles, depuis quel temps, s'ils ont des lettres de bourgeoisie, dans quelle intention ils les ont obtenues, s'ils ont donné caution de résider dans la ville dont ils ont été faits bourgeois, quelle est leur caution, s'ils ont à bord des connoissemens, charte-parties, ou factures, si ces connoissemens désignent pour le compte de qui les marchandises ont été chargées, ou pourquoi ils ne l'expriment pas, à qui appartiennent ces marchandises, qui en sont les chargeurs & les propriétaires, à qui elles doivent être consignées, à qui appartient le vaisseau pris, combien de voyages il a fait, quel jour & de quel port il est parti, quel est le lieu de sa première destination, & quelle route il devoit tenir ensuite, sous quelle commission, passe-port & bannière ils naviguent, si le capitaine a part dans la cargaison, en quoi elle consiste, si quelque autre vaisseau a contribué ou assisté à la prise, ou étoit en vue, si le capitaine ou les autres offi-

ciers, matelots & passagers du vaisseau pris, n'ont point jetté à la mer quelques papiers, s'il y a eu du pillage, s'ils savent par qui il a été commencé, & s'ils ont été maltraités. Outre lesquelles demandes lesdits Intendants & Officiers pourront faire celles qu'ils estimeront nécessaires, suivant l'exigence des cas.

En cas que les équipages entiers des vaisseaux pris aient été amenés, les matelots & mousses pourront être interrogés après les principaux officiers marinières, si lesdits Intendants & Officiers de l'Amirauté l'estiment nécessaire pour mieux éclaircir les circonstances de la prise; mais tous ensemble, & seulement sur les faits desquels ils peuvent avoir connoissance, & les lieux où ils ont été pris pour servir sur les vaisseaux.

Aussi-tôt que les interrogatoires & la traduction des pièces auront été achevés, lesdits Officiers de l'Amirauté jugeront la prise, conformément à l'Arrêt du Conseil du 2 Octobre 1689, si elle paroît sans difficulté appartenir aux ennemis, & l'enverront au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, sans aucun retardement, en sorte que dans un mois au plus tard les procédures soient achevées & envoyées; & faute par lesdits Officiers d'y satisfaire, ils seront privés de leurs salaires & vacations pour les prises dont ils auront retenu les procédures plus d'un mois, & interdits en cas de récidive, à moins qu'ils n'aient quelque excuse légitime procédante du fait des armateurs, ou des réclamateurs, dont ils auront soin d'informer le Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, & en envoyant les procédures qui auront été retardées.

Si dans le cours de la procédure les armateurs

ou réclamateurs demandent le déchargement des bâtimens pris pour éviter le déperissement des marchandises, lesdits Intendants & Officiers de l'Amirauté joindront aux procédures le procès-verbal & l'inventaire des marchandises, & le procès-verbal de vente, s'il y en a eu de vendues; & s'il n'y en avoit qu'une partie de déchargées, il sera fait mention dans le procès-verbal de la qualité de celles qui seront restées à bord.

Avant d'ordonner la vente des marchandises qu'on prétendra sujettes à déperissement, il sera fait un procès-verbal de l'état auquel elles sont, & ensuite de leur vente en présence du capitaine preneur & du capitaine pris, ou s'il n'a pas été amené, en celle des principaux Officiers des vaisseaux pris, & il en sera fait mention dans le procès-verbal, & que les autres formalités prescrites par l'Ordonnance y auront été observées.

Fait Sa Majesté défenses de remettre les papiers entre les mains de l'armateur ou du réclamateur, & de leur confier la procédure qui sera remise au Greffe de l'Amirauté, & la grosse avec les pièces trouvées à bord envoyées par le Greffier au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine.

Les Juges marqueront leurs taxes au bas des minutes, & le Greffier en fera mention sur la grosse envoyée.

Veut Sa Majesté que l'Ordonnance de la Marine de 1681, soit au surplus exécutée en tout ce qui n'est point expliqué par la présente instruction.

Faite au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Versailles le 16 Août 1692, Signé, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

LETTRES-PATENTES

Portant nomination des Commissaires pour tenir le Conseil des prises sous l'Amiral de France.

Du 9 Mars 1695.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre, à nos amés & féaux Conseillers ordinaires en nos Conseils, les Sieurs Puffort, Bernard de Rezé, de Pommereu, Bignon, de Marillac, d'Aguesseau, de Ribere de Harlay, de Pontchartrain, Secrétaires d'Etat ayant le département de la Marine, & Phélypeaux, aussi Secrétaire d'Etat ayant ledit départe-

tement, & nos amés & féaux Conseillers en nos Conseils, Maîtres des Requêtes ordinaires de notre Hôtel, les Sieurs Maton de Bercy, de Jassaud de Fourcy, de Fieubet de Reveillon, Bignon de Blanzay & d'Argenson, & le Sieur de Valincourt, Secrétaire Général de la Marine, Salut. Ayant, par le Règlement que nous avons fait aujourd'hui, établi l'ordre que nous

Rij

voulons être observé à l'avenir dans l'instruction & les Jugement des prises qui seront faites en mer, tant par nos vaisseaux, en quelque nombre qu'ils soient, que par ceux de nos sujets qui seront armés en course, & ordonné qu'elles seront jugées par notre très-cher fils le Comte de Toulouse, Amiral de France, & par les Commissaires qui seront par nous choisis pour tenir Conseil près de lui; & nous confiant en votre capacité & suffisance, dont vous nous avez donné des preuves en toutes rencontres. A ces causes, & autres à ce nous mouvans, nous vous avons ordonné & ordonnons de vous assembler à l'avenir près la personne de notre dit fils le Comte de Toulouse, & en son absence dans sa maison, pour y tenir Conseil, & à juger les prises qui seront faites es mers de Levant & de Ponant, tant par nos vaisseaux & galeres, que par ceux

de nos sujets, les partages d'icelles & autres incidens qui y surviendront, & même les échouemens des vaisseaux ennemis, circonstances & dépendances; le tout conformément aux Arrêts, Réglemens & Ordonnances rendus sur ce sujet & au Règlement de ce jourd'hui: & de ce nous avons attribué & attribuons par ces présentes toutes juridiction & connoissance, & icelles interdisons à tous autres Juges; voulons & ordonnons que les appellations des Ordonnances qui seront par vous rendues, soient portées en notre Conseil Royal des Finances, pour y être par nous jugées au rapport du Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine. Car tel est notre plaisir. Donné à Versailles le 9 Mars, l'an de grace 1695, & de notre regne le 52. *Signé,*
LOUIS.

Et plus bas, Par le Roi, PHELYPEAUX.

R E G L E M E N T

Que le Roi veut être observé dans l'Instruction & le Jugement des Prises.

Du 9 Mars 1695.

LA minorité de M. le Comte de Vermandois & celle de M. le Comte de Toulouse ensuite, ayant suspendu jusques à sa réception dans la charge d'Amiral de France, une partie des fonctions les plus honorables attachées à cette charge, au sujet des prises qui se font à la mer, soit par les vaisseaux de Sa Majesté, soit par les vaisseaux de ses sujets qui ont commission pour armer. Et Sa Majesté desirant maintenir l'Amiral de France dans son ancienne Jurisdiction, à présent que Monsieur le Comte de Toulouse est en état de l'exercer par lui-même; après s'être fait représenter les Ordonnances, tant anciennes que nouvelles, Arrêts & Réglemens rendus sur la maniere d'instruire & de juger les prises, a résolu le présent Règlement, qu'Elle veut être exécuté, dérogeant à tous autres, en ce qu'ils n'y seroient pas conformes.

ARTICLE PREMIER.

Les prises seront jugées par les Ordonnances, qui seront rendues par M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, & par les Sieurs Commissaires qui seront choisis & nommés de nouveau par Sa Majesté, pour tenir Conseil près de lui, sans qu'il y ait un Procureur pour Sa Majesté dans cette commission.

II. Les Commissaires s'assembleront à cet effet dans la maison de M. l'Amiral, soit qu'il soit présent ou absent; & les assemblées se tiendront aux jours & heures qui seront par lui indiqués, & le Secrétaire de la Marine y assistera sans voix délibérative.

III. M. l'Amiral présidera à ce Conseil, & lorsque les avis seront partagés, sa voix prévaudra; & si les avis sont partagés en son absence, il y aura ordonnance de partage.

IV. Il distribuera tous les procès à ceux des Commissaires qu'il jugera à propos, même les simples Requêtes, & en son absence le plus ancien des Sieurs Commissaires présidera & distribuera comme lui.

V. M. l'Amiral & les Commissaires connoîtront aussi des partages des prises, & de tout ce qui leur est incident, même des échouemens des vaisseaux ennemis qui arriveront pendant la guerre, circonstances & dépendances.

VI. Lorsqu'il y aura lieu de condamner les parties à des dominages & intérêts ou d'ordonner des estimations, M. l'Amiral & les Commissaires les pourront régler & arbitrer à une somme fixe & certaine; suivant l'exigence des cas; & lorsqu'ils jugeront à propos que lesdites estimations ou liquidations soient faites par experts, ils commettront les Officiers de l'Ami-

rauté pour recevoir leur rapport & donner leur avis, sur lequel M. l'Amiral & les Commissaires ordonneront ce que de raison.

VII. Toutes les Requêtes seront adressées à M. l'Amiral seul, & les Ordonnances seront intitulées de son nom.

VIII. Elles seront signées de M. l'Amiral & des Commissaires, & les Commissaires signeront tous au-dessous du Rapporteur, & sur la même colonne; en sorte qu'il n'y ait sur la première colonne que la seule signature de M. l'Amiral.

IX. En son absence les Ordonnances seront signées en la manière ordinaire, toujours intitulées du nom de M. l'Amiral.

X. Les instructions qui concernent les échouemens ou les prises, partages d'icelles, circonstances & dépendances, seront faites par les Officiers de l'Amirauté dans le ressort desquels elles seront amenées, suivant les formalités prescrites par les Ordonnances, Arrêts & Réglemens, soit que les prises aient été faites par des armateurs particuliers, soit qu'elles aient été faites par des navires de Sa Majesté, en quelque nombre qu'ils puissent être, sans que les Officiers de l'Amirauté puissent les juger en aucun cas.

XI. Pourront néanmoins les Officiers de l'Amirauté, lorsque les prises seront constamment ennemis, suivant les pièces du bord, & les interrogatoires des prisonniers, & lorsque les marchandises pourroient dépérir, ordonner que les marchandises de la cargaison seront judiciairement vendues, pour empêcher le dépérissement & prévenir la diminution du prix.

XII. Les Greffiers des Sieges de l'Amirauté enverront exactement & diligemment au Secrétaire Général de la Marine, les instructions qu'ils auront faites des affaires ci-dessus spécifiées, faute de quoi ils seront responsables des dommages & intérêts des parties, & le Secrétaire Général de la Marine tiendra un registre exact & fidele de toutes les procédures qui lui seront envoyées, & du jour qu'il les aura reçues.

XIII. Les procédures & instructions des prises qui seront faites sous les tropiques & au-de-

là, pourront être faites dans les Isles Françaises de l'Amérique, à la manière accoutumée, sans que l'Intendant & autres à qui la connoissance en est conjointement attribuée, puissent les juger à l'avenir; ils donneront seulement leurs avis, dont ils enverront une expédition au Secrétaire Général de la Marine, avec une grosse de la procédure, pour y être fait droit par M. l'Amiral & les Commissaires. Leurs avis néanmoins seront exécutés par provision, en baillant bonne & suffisante caution, qui sera reçue par l'Intendant.

XIV. Le Secrétaire Général de la Marine expédiera les Ordonnances qui seront données par M. l'Amiral & les Commissaires, & signera les expéditions qui seront délivrées aux parties.

XV. Les appellations des Ordonnances ainsi rendues par M. l'Amiral & les Commissaires, seront portées & jugées au Conseil Royal des Finances, & M. l'Amiral y assistera, & y prendra le rang que sa naissance & sa charge lui donnent.

XVI. Le Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine rapportera seul dans le Conseil Royal les affaires qui s'y porteront par appel ou autrement, ensemble les oppositions ou autres incidens qui pourront survenir, & les Arrêts qui interviendront seront expédiés en commandement par le même Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine.

XVII. Seront au surplus les Ordonnances, Arrêts & Réglemens, même les ordres que Sa Majesté a donnés depuis la guerre sur le fait des prises, tant par rapport à la manière de les instruire, que pour celle de les juger en certains cas, exécutés selon leur forme & teneur, en tout ce qui n'est point contraire au présent Règlement, lequel sera lu, publié & enregistré dans tous les Sieges de l'Amirauté.

Mandé & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à son entière observation.

Fait à Versailles, le 9 Mars 1695. *Signé*,
LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX

RÈGLEMENT DU ROI,

Pour l'établissement du Conseil des Prises.

Du 23 Avril 1744.

LE ROI voulant pourvoir à l'instruction & au jugement des prises qui pourront être faites sur les sujets du Roi d'Angleterre, en

conséquence de l'Ordonnance de Sa Majesté du 15 Mars dernier, portant déclaration de guerre contre le Roi d'Angleterre, Electeur

d'Hannover, tant par ses vaisseaux, que par ceux de ses sujets armés en course, & s'étant fait représenter les Réglemens des 9 Mars 1695, 12 Mai 1702, 12 Février 1719 & 3 Novembre 1733, pour l'établissement d'un Conseil des prises, ensemble l'Arrêt du 13 Août 1707, Sa Majesté a résolu le présent Règlement, & veut qu'il soit exécuté, dérogeant à tous autres en ce qu'ils s'y trouveroient contraires.

ARTICLE PREMIER.

Les prises seront jugées par les Ordonnances qui seront rendues par M. l'Amiral & par des Commissaires qui seront choisis & nommés par Sa Majesté, pour tenir Conseil près de lui, sans qu'il y ait de Procureur pour Sa Majesté dans cette commission.

II. Les Commissaires s'assembleront à cet effet dans la maison de M. l'Amiral, soit qu'il soit présent ou absent : les assemblées se tiendront aux jours & heures qui seront par lui indiqués, & le Secrétaire Général de la Marine y aura séance & voix délibérative.

III. M. l'Amiral présidera à ce Conseil ; si les avis sont partagés, sa voix prévaudra ; s'ils le sont en son absence, l'affaire lui sera rapportée à l'un des Conseils suivans ; & en cas de voyages ou de maladie, il sera rendu une Ordonnance de partage, & l'affaire sera portée au Conseil Royal des Finances pour y être fait droit, comme sur les appels.

IV. M. l'Amiral distribuera tous les procès à ceux des Commissaires qu'il jugera à propos, même les simples Requêtes, & en son absence le plus ancien des Commissaires présidera, & distribuera comme lui.

V. M. l'Amiral & les Commissaires connoîtront aussi des partages des prises & de tout ce qui leur est incident, même des liquidations & comptes des dépositaires lorsqu'ils le jugeront à propos, comme aussi des échouemens des vaisseaux ennemis qui arriveront pendant la guerre, circonstances & dépendances.

VI. Lorsqu'il y aura lieu de condamner les parties à des dommages & intérêts, ou d'ordonner des estimations, M. l'Amiral & les Commissaires les pourront régler & arbitrer à une somme fixe & certaine, suivant l'exigence des cas, & s'ils jugent à propos que les estimations ou liquidations soient faites par des experts, ils commettront les Officiers de l'Amirauté pour recevoir le rapport desdits experts, & donner leur avis, pour sur le tout être par M. l'Amiral & les Commissaires ordonné ce que de raison, à moins qu'ils ne trouvent plus convenable pour la prompte expédition de nom-

mer des experts à Paris, auquel cas ils pourront nommer d'office, & sur l'avis desdits experts ordonner ce qu'il appartiendra.

VII. Toutes les Requêtes présentées au Conseil des prises seront adressées à M. l'Amiral seul, les Ordonnances seront intitulées de son nom, chacun des Commissaires écrira de sa main ce qui aura été jugé dans les affaires dont il aura fait rapport ; les minutes des Ordonnances seront signées sur la première colonne par M. l'Amiral, & elles seront signées sur la seconde colonne par tous les Commissaires au-dessous de la signature du Rapporteur, en sorte qu'il n'y ait sur la première colonne que la signature de M. l'Amiral, en l'absence duquel les Ordonnances seront signées en la manière ordinaire, mais toujours intitulées de son nom, le tout conformément au Règlement du 9 Mars 1695.

VIII. Les instructions concernant les échouemens, les prises, partages d'icelles, circonstances & dépendances, seront faites par les Officiers des Amirautés dans le ressort desquelles les échouemens seront arrivés, & les prises seront amenées suivant les formaités prescrites par les Ordonnances, Arrêts, Réglemens, soit que les prises aient été faites par des armateurs particuliers, soit qu'elles aient été faites par les vaisseaux de Sa Majesté, en quelque nombre qu'ils puissent être, sans que les Officiers de l'Amirauté puissent les juger en aucun cas.

IX. Pourront néanmoins les Officiers de l'Amirauté lorsque les prises seront constamment ennemies, suivant les pieces du bord, & les interrogatoires des prisonniers, & quand les marchandises seront sujettes à dépérissement, ordonner qu'il sera fait une vente judiciaire desdites marchandises pour empêcher le dépérissement & prévenir la diminution du prix.

X. Les Greffiers des Sieges des Amirautés enverront exactement & diligemment au Secrétaire Général de la Marine les instructions qui auront été faites des affaires ci-dessus spécifiées, faute de quoi ils seront responsables des dommages & intérêts des parties, & le Secrétaire Général de la Marine tiendra exactement un Registre de toutes les procédures qui lui seront envoyées, & du jour qu'il les aura reçues.

XI. A l'égard des prises qui seront conduites dans les Colonies Françoises, & dans les autres établissemens dépendans de la France, où il y a des Sieges d'Amirautés, les instructions & procédures en seront faites par les Officiers de l'Amirauté, en la même manière que dans les Amirautés du Royaume ; ils enverront avec toute la diligence possible, la grosse de chaque procédure & les pieces originales au Secrétaire

Général de la Marine pour y être fait droit par M. l'Amiral & les Commissaires, sans qu'ils puissent les juger en aucun cas. Pourront seulement donner leur avis sur la validité ou invalidité de la prise, circonstances & dépendances, dont ils joindront une expédition à la grosse de la procédure; & en cas de besoin, fera ledit avis exécuté par provision, si une des parties le demande, & non autrement, en donnant bonne & suffisante caution, qui sera reçue par lesdits Officiers, & à condition que la partie qui aura demandé l'exécution sera responsable des dommages & intérêts, s'il en échoit; & attendu que la grosse de la procédure & les pièces originales pourroient être perdues par naufrage, ou prise des bâtimens sur lesquels les Officiers de l'Amirauté les auroient envoyées, ils seront obligés de garder des copies collationnées desdites pièces originales, & les joindre aux minutes de la procédure, pour y avoir recours en cas de besoin.

XII. Celui qui sera commis pour Greffier au Conseil des prises, dressera les Ordonnances, en signera les expéditions en parchemin, & fera toutes les fonctions concernant le Greffe, sans néanmoins avoir entrée & séance audit Conseil, conformément à l'Arrêt du 13 Août 1707.

XIII. Les Ordonnances qui seront données par M. l'Amiral & les Commissaires, seront expédiées & signées, ainsi qu'il est porté par le présent Règlement, & envoyées aux Amirautés en exécution desdites Ordonnances; s'il survient des incidens de quelque nature qu'ils puissent

être, les Officiers de l'Amirauté en dresseront procès-verbal, qu'ils enverront avec leur avis au Secrétaire Général de la Marine, pour y être fait droit par M. l'Amiral & les Commissaires.

XIV. Les appellations des Ordonnances ainsi rendues par M. l'Amiral & les Commissaires, seront portées & jugées au Conseil Royal des Finances: M. l'Amiral y assistera, & y prendra le rang que sa naissance & sa charge lui donnent.

XV. Le Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine rapportera seul dans le Conseil Royal, les affaires qui s'y porteront par appel ou autrement, ensemble les oppositions ou autres incidens qui pourroient survenir, & les Arrêts qui interviendront, seront expédiés en commandement par le même Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine.

XVI. Veut au surplus Sa Majesté que les Ordonnances, Arrêts & Réglemens, même les ordres qu'Elle a donnés pendant les dernières guerres sur le fait des prises, & auxquels il n'a pas été dérogé, tant par rapport à la manière de les instruire, que pour celle de les juger en certains cas, soient exécutés selon sa forme & teneur, en tout ce qui n'est point contraire au présent Règlement, lequel sera lu, publié & enregistré dans tous les Sieges d'Amirauté. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, de tenir la main à son entière observation. Fait à Versailles le 23 Avril 1744. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant que le Secrétaire Général de la Marine aura séance & voix délibérative dans les assemblées qui se tiendront pour juger les prises, & commet le sieur Peletier pour dresser les Ordonnances, & en signer les expéditions en parchemin.

Du 13 Août 1707.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

VU par le Roi étant en son Conseil la Requête présentée par le sieur de Valincour, Secrétaire Général de la Marine, contenant que ses prédécesseurs en ladite charge, ont toujours été nommés pour avoir séance & voix délibérative avec les Sieurs Commissaires choisis pour

juger les prises dans la maison des Amiraux de France, Chefs & Surintendans de la navigation, que cet usage n'a été suspendu en 1672, qu'à cause de la minorité de l'Amiral qui donna lieu à l'établissement d'une commission du Conseil, où les prises étoient jugées & les Ar-

rêts expédiés au nom de Sa Majesté, & que cette commission a cessé lorsque M. le Comte de Toulouse, par sa majorité, a été rétabli dans le droit de juger les prises; mais comme le Secrétaire Général de la Marine a été chargé par le Règlement du 9 Mars 1695, d'expédier les Ordonnances qui seroient rendues, & de signer les expéditions qui seroient délivrées aux parties, ce qui paroît être incompatible avec le droit de voix délibérative, il supplie Sa Majesté de vouloir bien lever cet empêchement, en commettant une personne capable pour faire lesdites fonctions. Sa Majesté a ordonné & ordonne, que ledit Sieur de Valincour aura à l'avenir séance & voix délibérative dans les assemblées qui se tiendront pour juger les prises, &

a Sa Majesté nommé pour Greffier de ladite assemblée le Sieur Peletier, & pour en cette qualité dresser les Ordonnances, en signer les expéditions en parchemin, & faire toutes les fonctions nécessaires, sans toutes fois avoir entrée ni séance dans ladite assemblée, en laquelle chacun desdits Sieurs Commissaires écrira de sa main ce qui aura été jugé sur chacune des affaires dont il aura fait le rapport, dérogeant à l'égard de ce que dessus seulement au Règlement du 9 Mars 1695, que Sa Majesté veut au surplus être exécuté selon sa forme & teneur. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le treize Août mil sept cent sept. *Signé*, PHELYPEAUX.

ARTICLE XXII.

Après la déclaration reçue, les Officiers de l'Amirauté se transporteront incessamment sur le vaisseau pris, soit qu'il ait mouillé en rade, ou qu'il soit entré dans le port; dresseront procès-verbal de la quantité & qualité des marchandises, & de l'état auquel ils trouveront les chambres, armoires, écoutilles & fond de calle du vaisseau, qu'ils feront ensuite fermer & sceller du sceau de l'Amirauté; & ils y établiront des gardes pour veiller à la conservation du scellé, & pour empêcher le divertissement des effets.

Cet article & les deux qui suivent sont aussi tirés, tant de l'Arrêt du Conseil du 31 Juillet 1666, que du Règlement en forme d'instruction du 6 Juin 1672, dont il a été parlé sur l'article précédent.

C'est ici le second acte de la procédure concernant les prises. Aussi-tôt après le rapport fait aux Officiers de l'Amirauté, ils sont obligés de se transporter avec leur Greffier sur le vaisseau pris, pour y dresser leur procès-verbal relativement à cet article, qui n'a pas besoin d'explication. Ce qui se pratique en conséquence, le voici.

On fait la visite du navire, on examine l'état des marchandises, si le chargement est entier ou incomplet, à moitié, au tiers ou à autre proportion; s'il n'y a point des marques ou indices de pillages. Autant qu'il se peut on indique la qualité & quantité des marchandises; on fait ouvrir les armoires & les coffres tant du capitaine que d'autres, pour inventorier ce qui s'y trouvera; on fait aussi l'inventaire des agrès & apparaux du navire, après quoi on fait fermer les écoutilles, & l'on y appose les sceaux de l'Amirauté par-tout où il convient. Le tout est mis sous la garde d'un homme de confiance pour veiller à la conservation des scellés, & empêcher le divertissement des effets. Instructions des 6 Juin 1672 & 16 Août 1692.

Quoique l'article dise, qu'il sera établi des gardes, l'usage est de n'en mettre qu'un

qu'un pour épargner les frais ; & cela est venu sans doute , de ce que dès qu'il arrive une prise dans les rades , deux commis des fermes y sont envoyés , qui n'en sortent point jusqu'à ce que la prise soit déchargée , parce que des marchandises des prises , il en est dont la consommation ne peut se faire dans le Royaume , & que toutes les autres sont sujettes à des droits. Or ce sont-là des surveillans sur lesquels on peut compter.

A raison des droits que les fermiers-généraux ont sur les marchandises , ils crurent en 1697 qu'il leur convenoit d'avoir la garde des prises & de leurs effets. Dans cette idée ils surprirent un Arrêt du Conseil en date du 5 Mars , qui entr'autres dispositions autorisoit les commis des fermes à apposer les scellés sur les prises , & à déposer les effets & marchandises dans les magasins de la ferme.

Mais sur les représentations des officiers de l'Amirauté de Brest , appuyées par M. l'Amiral , il intervint un autre Arrêt du Conseil le 2 Juillet de la même année 1697 , qui » faisant droit sur lesdites représentations , & pour conserver » en même temps les sûretés nécessaires aux droits des fermes , ordonna que » les sceaux ne pourroient être apposés sur les prises que par les Officiers de » l'Amirauté , avec défenses aux commis des fermes d'en plus apposer aucuns ; » voulant néanmoins Sa Majesté que lesdits commis ou gardes qui seroient employés sur les prises par les fermiers , en la maniere accoutumée , assistassent » au procès-verbal de l'état de la prise & à l'apposition du sceau des Officiers » de l'Amirauté sur les écoutilles , lequel procès-verbal seroit signé par lesdits » commis comme présens , sans que lesdits sceaux pussent être levés en aucun » cas , qu'en présence desdits employés , ou eux dûment appelés , auxquels » commis il seroit délivré copie dudit procès-verbal , *aux frais de la ferme.* » Au surplus il fut ordonné que l'arrêt du 5 Mars précédent seroit exécuté principalement au chef qui portoit , » que les effets des prises seroient mis dans un » magasin sous trois *clefs* dont une resteroit auxdits commis , une autre à l'Amirauté & la troisième à l'Inspecteur des manufactures ou à l'armateur , à défaut de marchandises non prohibées ; sauf à l'armateur ou à l'adjudicataire à » requérir une quatrième clef. » Ce qui avoit toujours continué depuis comme ayant été confirmé par tous les Réglemens postérieurs concernant les marchandises des prises , & des vaisseaux échoués sur les côtes du Royaume , même par l'Arrêt du Conseil du 7 Août 1744 , contenant un Règlement général sur la matiere des prises & des échouemens des vaisseaux ennemis. Mais par un dernier Arrêt du Conseil du 15 Mars 1757 , art. 4 , il n'y a plus que deux clefs de nécessité ; dont l'une doit être remise au Juge de l'Amirauté , & l'autre au commis des fermes , sauf à l'armateur à en requérir une troisième.



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

D U R O I,

Portant que les Sceaux ne seront apposés sur les prises que par les Officiers de l'Amirauté, en présence des Commis des Fermes; & que lesdits Sceaux ne seront levés qu'en leur présence, ou eux dûment appelés.

Du 2 Juillet 1697.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

SUR ce qui a été représenté au Roi en son Conseil par les Officiers de l'Amirauté de Brest, que par Arrêt du Conseil du 5 Mars 1697, il leur a été fait défenses, & aux Officiers des autres ports, de rompre ni briser les sceaux apposés par les commis des fermes sur les prises, qu'en présence desdits commis, & de prendre connoissance de saisies faites par les commis desdites fermes ou par l'inspecteur des manufactures, & ordonné que la confiscation desdites saisies sera poursuivie devant les Juges des fermes. Qu'il est en outre ordonné par ledit Arrêt que les marchandises des prises seront mises dans un magasin sous trois clefs différentes, pour y demeurer jusques à ce qu'elles soient envoyées hors le Royaume, & que les marchandises énoncées audit Arrêt, & saisies les 15 Décembre & 8 Janvier 1697, seront remises au bureau des fermes à Brest. Que la disposition dudit Arrêt qui donne la faculté aux commis des fermes d'apposer des sceaux, est une entreprise sur la juridiction & fonction desd. Officiers, ainsi que le dépôt desdites marchandises des prises dans lesdits magasins, & est contraire à l'Arrêt du Conseil du 15 Décembre 1691, & à la charge aux armateurs; qu'il est encore contre la disposition dudit Arrêt du 15 Décembre 1691, qui ne laisse aux juges des traites que la connoissance des saisies des marchandises venues par terre, de leur attribuer la connoissance sans distinction de ce qui a rapport aux marchandises provenant des prises & échouemens, & d'avoir ordonné sur ce fondement que les neuf pieces d'étoffes & autres marchandises saisies sur le nommé Lucas, seroient remises au bureau des fermes, sauf à se pourvoir sur ladite saisie par-devant le Juge des Traités à Brest; vu que les fermiers ont affecté de cacher que ces marchandises saisies étoient des échantillons dont les Juges de l'Amirauté avoient chargé la partie saisie

en présence de leurs commis, par le procès-verbal, pour les représenter en l'Auditoire de l'Amirauté, où tout le chargement de la prise devoit être vendu: & qu'ayant sur la remontrance dudit Lucas, décerné contrainte contre les commis des fermes, il rapporta les effets qui furent vendus & délivrés avec le reste à l'adjudicataire de la prise. A ces causes, requéroient les Supplians qu'il plût à Sa Majesté sur ce leur pourvoir: vu ladite Requête, les Arrêts du Conseil des 15 Décembre 1691 & 5 Mars 1697; la réponse de Me. Pierre Pointeau, Fermier Général des Fermes-Unies, contenant que l'apposition du sceau n'est qu'une précaution pour empêcher le divertissement des effets, qui fait la sûreté de toutes les parties intéressées, & non un acte judiciaire; que le dépôt dans les magasins est la seule assurance qu'on puisse donner à la ferme, avec les précautions portées par ledit Arrêt; que les prises étant jugées, la fonction des Officiers de l'Amirauté doit cesser, & qu'ainsi les effets saisis sur ledit Lucas doivent être remis au bureau des fermes, & l'Arrêt de 1697 être exécuté selon sa forme & teneur pour cette partie, ainsi que pour les autres; & vu pareillement les remontrances du Sieur Comte de Toulouse, Amiral de France, sur les demandes des Officiers de l'Amirauté de Brest, & sur les réponses dudit Pointeau; ouï le rapport du Sieur Phelypeaux de Pontchartrain, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur Général des Finances. Le Roi en son Conseil, ayant aucunement égard à la Requête des Officiers de l'Amirauté de Brest, & désirant conserver les sûretés nécessaires aux droits des fermes, a ordonné & ordonne, que les sceaux ne pourront être apposés sur les prises que par lesdits Officiers de l'Amirauté; fait Sa Majesté défenses aux commis des fermes d'en plus apposer aucuns. Veut néanmoins Sa Majesté que lesdits commis ou

gardes qui seront envoyés sur lesdites prises par lesdits fermiers en la manière accoutumée, assistent au procès-verbal qui sera fait de l'état de ladite prise, & à l'apposition du sceau des Officiers de l'Amirauté sur les écoutilles, & que lesdits commis signent comme présens audit procès-verbal, sans que lesdits sceaux puissent être levés en aucuns cas, & sur quelque prétexte que ce soit, qu'en présence desdits employés, ou

eux dûement appelés, à peine d'interdiction contre les Officiers de l'Amirauté, auxquels commis il sera délivré copie dudit procès-verbal aux frais de la ferme ; & pour le surplus des dispositions dudit Arrêt du 5 Mars 1697, ordonne S. M. qu'il sera exécuté selon sa forme & teneur. Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Versailles le deuxième jour de Juillet 1697. Collationné. *Signé*, RANCHIN.

ARTICLE XXIII.

LE procès-verbal des Officiers de l'Amirauté sera fait en présence du capitaine ou maître du vaisseau pris, & s'il est absent, en la présence de deux principaux officiers ou matelots de son équipage ; ensemble du capitaine ou autre officier du vaisseau preneur, & même des réclamateurs s'il s'en présente.

QUE la prise soit évidemment bonne ou qu'elle soit douteuse, il n'est pas moins de la règle que le procès-verbal qui en est dressé, soit fait en présence du capitaine ou maître du vaisseau pris, ou s'il est absent, en présence de deux principaux officiers, ou matelots de son équipage, à défaut d'officiers ; car enfin il est partie nécessaire, & toujours censé avoir droit à son vaisseau, jusqu'à ce que la prise soit jugée bonne. Par cette raison, il faut donc que le procès-verbal soit signé de lui ou de ceux qui le représentent, ou qu'il soit fait mention, soit du refus de signer, soit de la cause pour laquelle ils n'auront pas signé, de ce interpellés.

De même, parce que le capitaine du corsaire, ou l'officier conducteur de la prise, l'armateur s'il est sur le lieu, & les réclamateurs s'il s'en présente, sont aussi parties nécessaires, à raison de leurs intérêts respectifs ; il faut également qu'ils soient appelés au procès-verbal & qu'ils le signent, ou qu'il soit fait mention de la cause pour laquelle ils n'auront pas signé.

Il a été observé sur l'article précédent que le même procès-verbal doit encore être signé par les commis des fermes employés sur la prise ; mais dans l'usage, s'ils ont un officier à leur tête, sa signature seule suffit. Voyez l'art. 5 du Règlement & Arrêt du Conseil du 7 Août 1744 & l'art. 3 du dernier Arrêt du 15 Mars 1757.

Si la prise, au lieu d'avoir été amenée dans le port ou havre, est restée en rade, les officiers de l'Amirauté, avant de clore leur procès-verbal, ordonnent qu'elle sera mise en sûreté, & pour ménager les frais de la décharge qu'elle sera introduite dans le havre ; ou si cela n'est pas praticable, qu'elle en sera approchée le plus qu'il se pourra.



ARTICLE XXIV.

LEs Officiers de l'Amirauté entendront sur le fait de la prise le maître ou commandant du vaisseau pris, & les principaux de son équipage, même quelques officiers & matelots du vaisseau preneur, s'il est besoin.

CE n'est point lorsque les officiers de l'Amirauté sont à bord pour faire leur procès-verbal de l'état de la prise, qu'ils doivent entendre sur le fait de la prise, le capitaine du navire pris & les principaux de son équipage, comme le Commentateur l'a pensé; non seulement, parce que l'opération, d'ailleurs trop longue à cause des papiers qu'il faut exhiber au capitaine pour les lui faire reconnoître & parapher, seroit le plus souvent impraticable à défaut d'interprète à bord; mais encore parce que suivant l'instruction du 6 Juin 1672, à laquelle notre article se rapporte, l'audition du capitaine & de ses gens doit se prendre par voye d'information qui est une piece secrete.

De tout temps la pratique a été d'entendre les prisonniers sur le fait de la prise, pour en savoir les circonstances & juger si elle étoit bien ou mal faite. Ordonnance de 1400, art. 4; de 1543, art. 20; de 1584, art. 33; & Déclaration du premier Février 1650, art. 9.

La raison seule après tout, auroit exigé cette formalité comme essentielle, non seulement pour s'assurer de la légitimité de la prise en soi, comme faite sur l'ennemi, ou sur un sujet d'une Puissance neutre qui aura été trouvé en contravention aux loix de la neutralité; mais encore pour découvrir des circonstances, qui sans empêcher que la prise ne fût légitime au fonds, rendroient la conduite des preneurs reprehensible & punissable.

La prise seroit illégitime si elle étoit faite dans un port étranger ami ou neutre, ou sous le canon d'une Forteresse d'une Puissance aussi amie ou neutre. Journ. de commerce, Mai 1759, p. 41. Elle le seroit tout de même si elle étoit faite dans une riviere du pays ennemi; car la loi doit être égale & réciproque en ce cas. Or par Edit du mois de Juillet 1691, vérifié au Parlement, il est défendu aux corsaires ennemis d'entrer dans aucune riviere du Royaume; sur peine au cas qu'ils y soient pris, d'être condamnés aux galeres, tant les capitaines que les gens de l'équipage, qu'ils ayent une commission en guerre ou non. La procédure à ce sujet est des plus simples: il ne faut qu'un procès-verbal des Juges de l'Amirauté du lieu, portant attestation qu'ils ont été pris & arrêtés en riviere, sans qu'il soit besoin d'aucune autre instruction, *forme ni figure de procès*. Le prix du bâtiment corsaire est adjugé à ceux qui l'auront découvert & fait prendre, & outre cela il y a pour eux une gratification de 30 liv. pour chaque matelot du corsaire pris.

L'audition du capitaine pris & de ses gens a donc plus d'un objet, l'on en jugera par les interrogats, qu'il est d'usage de leur faire.

On leur demande d'abord, leur nom, âge, demeure ordinaire, & qualité ou profession, ce qui est de droit & d'Ordonnance; mais il est tout-à-fait su-

perflus de s'informer s'ils ont femme & enfans, & quelle religion ils professent, puisque cela ne mène à rien comme ne pouvant apporter aucun changement à leur condition. Ainsi c'est une vieille formule à abandonner, de même que ces autres questions, quoique prescrites par le Règlement du 16 Août 1692, s'ils ont obtenu des lettres de Bourgeoisie dans le pays de leur demeure, depuis quel temps & à quel dessein? s'ils ont donné caution ou non d'y résider: à moins en tout cas qu'il n'y eût lieu de soupçonner que ce fussent des François réfugiés ou déserteurs.

On leur demande ensuite, à qui appartient le vaisseau pris, s'ils y ont intérêt ainsi que dans la cargaison? à qui appartiennent les marchandises du chargement, par qui elles ont été chargées & à qui elles sont adressées? s'il y a des connoissemens ou factures, & s'il y a une charte-partie?

On leur demande encore en quelle qualité ils se sont embarqués sur le navire; de combien d'hommes l'équipage est composé, le nombre des canons & autres armes, de quel port le navire est parti & quelle étoit sa destination? quelle route a été tenue depuis le départ, sous quelle commission & bannière ils ont navigé; & au cas que ce soit un navire neutre, si son passe-port est précisément pour le voyage actuel?

Après cela on leur demande, par qui ils ont été pris, à quelle hauteur, le jour & l'heure & comment? s'il y a eu combat ou non, si quelque autre vaisseau a contribué à la prise? s'il n'a point été jetté des papiers à la mer? s'il y a eu du pillage, & en ce cas par qui & qui l'a commencé? s'il y avoit de l'argent monnoyé ou autres effets précieux à bord & en quelle quantité?

Enfin on leur demande, indépendamment des autres questions que les circonstances peuvent faire naître, s'ils n'ont point été maltraités, après s'être rendus, par les gens du corsaire; & tout cela est conforme à l'instruction du 16 Août 1692.

Par rapport au capitaine en particulier, en lui représentant les papiers de la prise déposés au Greffe pour les lui faire reconnoître & parapher conformément au Règlement du 16 Août 1692; on lui demande s'il y en avoit d'autres à bord que ceux qui lui sont exhibés, & s'il veut élire domicile dans le lieu ou à la suite du Conseil, comme à l'égard du capitaine preneur. Arrêt du 26 Octobre 1692.

C'est par lui que commence l'interrogatoire, après quoi on entend aussi séparément deux de ses principaux officiers, ou à leur défaut deux matelots; ce qui suffit lorsque la prise est évidemment bonne. Si elle paroît équivoque, non seulement on peut interroger d'autres gens de l'équipage du vaisseau pris, mais encore faire subir au capitaine d'autres interrogatoires suivant les circonstances; mais il faut alors faire mention dans les nouveaux interrogatoires, des raisons qui y ont engagé, suivant l'article 12, tit 2, liv. 22, de l'Ordonnance du 15 du mois d'Avril 1689.

Si parmi les papiers de la prise, il y a des pièces écrites en langue étrangère, le juge en ordonne la traduction en recommandant à l'interprète de se borner aux pièces essentielles. Instruction du 16 Août 1692. L'interprète chargé des pièces par un procès-verbal, les remet ensuite par un autre procès-verbal, avec les traductions qu'il a faites, & qu'il certifie véritables, avec affirmation par serment s'il n'a pas serment à Justice.

Les Officiers de l'Amirauté de Brest ayant fait faire des traductions des pièces en leur présence pour avoir occasion de se taxer des épices & vacations à ce sujet; par Jugement de M. l'Amiral du 25 Août 1695, il leur fut enjoint de restituer les épices qu'ils avoient reçues pour raison de ces traductions, avec défenses d'en prendre à l'avenir pour le même sujet.

De même, qu'outre le capitaine du vaisseau pris, il faut entendre deux des gens de son équipage, il faut aussi, outre le capitaine du corsaire ou l'officier qui a amené la prise, entendre deux des hommes de l'équipage qui lui ont été donnés pour la conduite de la prise. Il est vrai que notre article dit, *s'il est besoin* : mais cela ne doit s'entendre que pour recevoir l'audition d'un plus grand nombre que de deux. S'il n'est question que de deux, il ne faut point de raison particulière pour prendre leur interrogatoire, parce que ce n'est alors qu'une vérification du rapport du capitaine, & que sans cette vérification son rapport ne feroit pas foi suivant l'article 8, tit. 10 des congés & rapports du liv. premier ci-dessus.

En cas de rançon, la procédure est la même, excepté que du côté du navire rançonné il n'y a à prendre d'interrogatoire que de l'ôtage, à la fin duquel interrogatoire on lui fait reconnoître & parapher le billet de rançon.

EDIT DU ROI,

Qui ordonne que les corsaires ennemis qui entreront dans les rivières du Royaume; & y seront pris, soient condamnés aux galères par les Juges des Amirautés.

Donné à Versailles au mois de Juillet 1691.

Vérifié en Parlement.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre, à tous présens & à venir, Salut. Les petits corsaires ennemis qui osent entrer dans les rivières de notre Royaume, interrompant entièrement la navigation de nos sujets, par les désordres qu'ils font, & leur ôtant tout moyen de le continuer, par l'incendie de leurs bâtimens, & la crainte d'être à tout moment attaqués par ces corsaires, dont il est difficile de se défendre; parce que pour éviter d'être reconnus, ils naviguent comme pêcheurs, jusques à ce qu'ils aient occasion de surprendre les bâtimens de nos sujets; nous avons estimé nécessaire pour rétablir la sûreté dans la navigation de nos rivières, de ne plus traiter ces corsaires, qui naviguent tous sans commission, comme prisonniers de guerre; mais comme pirates & forbans, pour les empêcher, par la crainte d'une peine sévère, de continuer les désordres qu'ils y causent depuis quelque temps; à quoi nous aurions été excités par l'exemple

même de nos ennemis qui les punissent de mort. A ces causes, de l'avis de notre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons par ces Présentes signées de notre main, dit, ordonné & déclaré, disons, ordonnons & déclarons, voulons & nous plaît, que les corsaires ennemis qui entreront à l'avenir dans les rivières de notre Royaume, & y seront pris, soient condamnés aux galères, tant les capitaines que les équipages, soit qu'ils aient commission ou qu'ils n'en aient pas, & sans que sous quelque prétexte que ce soit ils puissent être dispensés de subir cette peine, sur le procès-verbal des Juges de l'Amirauté, contenant leur déclaration, & sans autres procédures, forme ni figure de procès, dérogeant pour ce regard à toutes Ordonnances à ce contraires, sans tirer à conséquence dans les autres matières criminelles. Voulons que le prix du bâtiment soit adjudgé à ceux de nos sujets qui découvriront ces corsaires, & donneront moyen de les surpren-

dre dans les endroits où ils se retirent, ou qui en prendront, & qu'il leur soit outre ce payé trente livres par chacun des matelots qui composeront l'équipage du bâtiment pris. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les Gens tenans notre Cour de Parlement à Paris, que ces Présentes ils ayent à enrégistrer, & le contenu en icelles faire exécuter de point en point selon leur forme & teneur : car tel est notre plaisir. Et afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, nous avons fait mettre notre

scel à cefdites Présentes. Donné à Versailles au mois de Juillet, l'an de grace 1691, & de notre Regne le quarante-neuvieme. *Signé*, LOUIS.

Et sur le repli, Par le Roi, PHELYPEAUX.

Registré, oui, & ce requérant le Procureur Général du Roi, pour être exécuté selon sa forme & teneur, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le Août 1691.

Signé, DU TILLET.

ARTICLE XXV.

SI le vaisseau est amené sans prisonniers, charte-parties ni connoissemens, les officiers, soldats & équipage de celui qui l'aura pris, seront séparément examinés sur les circonstances de la prise, & pourquoi le navire a été amené sans prisonniers, & seront le vaisseau & les marchandises visités par experts, pour reconnoître s'il se peut sur qui la prise aura été faite.

IL est rare qu'une prise soit amenée sans prisonniers, & plus rare encore qu'elle le soit tout à la fois sans prisonniers, charte-parties, ni connoissemens, ni autres pieces capables de faire reconnoître si la prise a été faite sur un ennemi ou non ; mais enfin cela peut arriver, & c'est ce qui fait le sujet de cet article.

Dans ce cas il faut entendre séparément le capitaine preneur, ses officiers, soldats & gens de son équipage, & les interroger de maniere à pouvoir s'assurer des circonstances de la prise, de même que des raisons pour lesquelles le navire a été amené sans prisonniers & sans papiers. Outre cela il faut faire visiter exactement le navire & sa cargaison par des experts que le Juge nommera d'office, & qu'il fera travailler en sa présence, après avoir pris d'eux le serment accoutumé, *pour connoître s'il se peut, sur qui la prise aura été faite.*

Tout cela est simple & naturel, & avoit déjà été ainsi réglé par les Ordonnances de 1543, art. 21, & de 1584, art. 34. Dans ce temps-là le cas étoit assez commun à cause des violences & même des cruautés auxquelles les corsaires s'abandonnoient le plus souvent. Il est devenu plus rare dans la suite, à mesure qu'on a fait la guerre & la course sans renoncer aux sentimens d'humanité & de compassion naturelle.

C'est pourquoi, ce cas arrivant aujourd'hui, il en résulteroit contre les gens du corsaire de grands soupçons, qui obligeroient à examiner sévèrement leur conduite, & à donner une sérieuse attention aux circonstances.



ARTICLE XXVI.

SI par la déposition de l'équipage, & la visite du vaisseau & des marchandises, on ne peut découvrir sur qui la prise aura été faite; le tout sera inventorié, apprécié, & mis sous bonne & sûre garde, pour être restitué à qui il appartiendra, s'il est réclamé dans l'an & jour, sinon partagé comme épave de mer également entre Nous, l'Amiral & les armateurs.

CETTE décision paroît d'abord nouvelle, comme ajoutant à la disposition des articles des Ordonnances que l'on vient de citer; cependant elle ne l'est pas, parce que, aux termes de notre article, le cas est réduit à celui d'une épave de mer, trouvée & sauvée sur les flots: au moyen de quoi, à défaut de réclamation dans l'an & jour, le partage en doit être fait relativement aux articles 26 & 27 du titre des bris & naufrages ci-après.

Mais il faut prendre garde essentiellement que notre article suppose qu'il n'y ait pas moyen de découvrir par la déposition des gens de l'équipage du corsaire, ni par la visite du vaisseau & des marchandises, à qui le tout appartient; c'est-à-dire, si c'est à un ennemi, ou à un ami, allié ou neutre.

Car s'il étoit reconnu que ce fût à un ennemi, nul doute que ce ne fût une prise sujette, par conséquent aux règles des prises, quoiqu'elle auroit été faite sans combat & sans danger réel; soit parce que le corsaire s'est exposé véritablement à trouver le navire armé, lorsqu'il lui a couru sus, soit parce que rien n'est plus commun que de prendre des vaisseaux, sans coup férir pour ainsi dire. Mais afin que la prise soit bonne, il faut qu'elle ait été faite en pleine mer, ou autrement qu'à la faveur d'un échouement du navire sur les côtes du Royaume, parce que dans ce dernier cas, ce seroit la règle établie sur le fait d'échouement des vaisseaux ennemis qu'il faudroit suivre, à moins que l'armateur, en chassant le vaisseau ennemi ne l'eût forcé de s'échouer & qu'il n'eût trouvé le moyen de le relever de l'échouement avant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté.

Un navire trouvé en pleine mer par un armateur corsaire, est donc une prise véritable, quoique abandonné & laissé à la merci des flots, s'il est reconnu ennemi; & il ne peut-être considéré comme épave de mer, qu'autant qu'on ne pourra pas découvrir à qui il appartient.

Ce n'est donc aussi qu'à ce dernier cas, que l'on peut appliquer la disposition de notre article pour la conservation, & le partage ensuite de l'épave, à défaut de réclamation.

Il est vrai que dans le partage, l'armateur y est compris pour un tiers, sauf la subdivision de ce tiers entre lui & les gens de son équipage, aux termes de droit; mais en cette partie, l'armateur est pris génériquement pour l'armateur du navire qui a rencontré l'épave, de quelque manière que ce navire ait été armé, en guerre ou en marchandise seulement, parce qu'en effet il n'y a aucune distinction à faire à cet égard pour le gain du tiers de l'épave.

Au

Au surplus, quoique cet article semble décider que les armateurs n'auront le tiers de l'épave que de la même manière & dans le même temps que les deux autres tiers seront dévolus & acquis au Roi & à M. l'Amiral; c'est-à-dire, qu'à défaut de réclamation dans l'an & jour, & qu'à la déduction des frais de justice, il faut néanmoins le rapprocher de l'article 27 du titre des naufrages, & dire en conséquence, de la disposition de ce dernier, que l'armateur ayant rencontré le navire en pleine mer, aura sur le champ & sans frais la troisième partie de sa valeur & de son chargement; de manière qu'il n'y aura que les deux autres tiers qui seront sujets à réclamation, le tout suivant les observations qui seront faites à ce sujet, tant sur ledit article 27, que sur les 26 autres du même titre des naufrages, où seront tracées pareillement la procédure qu'il convient de faire, & les règles qu'il faut suivre, par rapport aux épaves de mer en général.

ARTICLE XXVII.

S'IL est nécessaire avant le Jugement de la prise de tirer les marchandises du vaisseau, pour empêcher le dépérissement, il en sera fait inventaire en présence de notre Procureur & des parties intéressées, qui le signeront si elles peuvent signer, pour ensuite être mises sous la garde d'une personne solvable, ou dans des magasins fermans à trois clefs différentes, dont l'une sera délivrée aux armateurs, l'autre au Receveur de l'Amiral, & la troisième aux réclamateurs, si aucun se présente, sinon à notre Procureur.

S'il la prise est douteuse & équivoque, on ne peut la décharger avant quelle ait été déclarée bonne, sans nécessité absolument; c'est-à-dire, si la décharge ne peut être différée sans que les marchandises dépérissent de manière à perdre considérablement de leur valeur. Si au contraire la prise est évidemment bonne, quoique les Officiers de l'Amirauté n'aient plus le droit de la juger, on n'y regarde pas de si près; & la crainte du moindre dépérissement suffit pour en faire la décharge, même la vente, comme il sera observé sur l'article suivant.

Mais de manière ou d'autre, les Officiers de l'Amirauté ne l'ordonnent jamais d'office, & le Procureur du Roi se garde bien de la requérir, nonobstant l'instruction du 6 Juin 1692, à moins que le dépérissement ne soit manifeste, ou qu'il ne s'agisse d'une prise faite par un vaisseau du Roi. Hors delà elle ne s'ordonne que sur le réquisitoire de l'armateur du corsaire, ou du capitaine, dans l'absence de l'armateur, ou d'un commissionnaire qui le représente, & alors on se détermine selon les circonstances.

Dans tous les cas, que le capitaine du navire pris, consente ou non à la décharge, il est de la règle de l'appeler pour y assister. Il faut aussi y appeler les commis des fermes, aux termes de l'Arrêt du Conseil du 2 Juillet 1697, cité sur l'article 22 ci-dessus, confirmé par l'Arrêt du Conseil du 7 Août 1744, art. 4, & par celui du 15 Mars 1757, art. 3; & cela que la décharge se fasse

avant ou après le jugement de la prise. Enfin il faut y appeller toutes les parties intéressées, du nombre desquelles sont les réclamateurs qui se sont présentées.

L'inventaire des marchandises, lors de la décharge, a été prescrit de tout temps : Ordonnance de 1400, art. 6 & 12; de 1517, art. 9; de 1543, art. 34; & de 1584, art. 50 & 51. Il se fait en même temps que la décharge, à l'effet de quoi on leve les sceaux, autant qu'il est nécessaire; & à la fin de chaque séance on remet les sceaux, ce qui continue de se pratiquer jusqu'à ce que la décharge soit finie.

A mesure que l'on tire les marchandises du navire, on les fait porter dans un magasin choisi pour les recevoir; & il ne seroit pas permis aujourd'hui de les mettre sous la garde d'une personne, quelle que fût la solvabilité. On les donne par compte à chaque traîneur, crocheteur ou portefaix qui en est chargé, avec un billet qu'il doit représenter pour être reçu au magasin, afin que ceux qui y sont, tant de la part de l'Amirauté, que des commis des fermes puissent vérifier si chaque voiturier remet bien la charge qui lui a été confiée. En un mot, on prend à cet égard les mêmes précautions que l'on prend en cas de naufrage ou échouement, lesquelles précautions seront marquées sur les art. 8, 9, 10 & 11 du tit. des naufrages.

A bord du navire, on tient, chaque séance, un état des marchandises qui en sortent; & au magasin on tient pareillement un état de ce qui entre. Sur l'un & l'autre on établit le nom de chaque voiturier, & la qualité & quantité des effets qui lui ont été confiés. Les commis des fermes tiennent de pareils états, & à la fin de chaque séance, du bord du navire on se transporte au magasin pour vérifier sur les billets que les voituriers y ont déposés, de même que sur les états d'entrée, si tout ce qui a été envoyé a bien été porté au magasin. La séance, signée de tous ceux qui doivent & peuvent signer, on se retire après avoir fermé le magasin sous trois clefs différentes, dont l'une est délivrée à l'armateur, l'autre au Procureur du Roi de l'Amirauté, au lieu du Receveur de M. l'Amiral, & la troisième aux commis des fermes, qui représentent aussi l'Inspecteur des manufactures. S'il y avoit des réclamateurs, & qu'ils voulussent aussi avoir une clef, on ne pourroit se dispenser de la leur accorder aux termes de cet article : la même chose se pratique tant que la décharge dure, après quoi l'on fait la vérification générale des marchandises que l'on a eu soin de distinguer dans le magasin suivant leurs différentes especes; & c'est ce qui fait la clôture du procès-verbal de décharge ou inventaire, qui est aussi signé de toutes parties.

Si dans le nombre des marchandises il y en a d'avariées, on y remédie autant qu'il se peut à la sortie du navire ou dans le magasin; en un mot, on en use à cet égard comme en cas de naufrage : sur quoi voir les observations sur l'art. 14 du même titre, & du tout il en est dressé des procès-verbaux en présence de toutes parties où elles dûment appellées.



ARTICLE XXVIII.

Les marchandises qui ne pourront être conservées, seront vendues sur la requisiion des parties intéressées, & adjudgées au plus offrant, en présence de notre Procureur, à l'issue de l'audience, après trois remises d'enchères de trois jours en trois jours, les proclamations préalablement faites, & affiches mises en la manière accoutumée.

IL faut entendre cet article, qui suppose toujours que la prise n'est pas jugée dans le sens de l'article 15 du titre des naufrages, qui est pour le cas où le dommage arrivé aux marchandises *ne peut être réparé*, ou pour celui où elles ne peuvent être *gardées sans perte considérable*, qu'elles aient souffert des avaries ou non, telles que sont par exemple les oranges & les citrons, les figues, &c.

Il est permis alors de vendre ces sortes de marchandises, quoique la prise soit douteuse, non toutefois d'office, mais seulement *sur la requisiion des parties intéressées*, ce qui comprend tout à la fois & distributivement, l'armateur du corsaire, le capitaine du navire pris, & les réclamateurs; de manière que, quoique la vente ne soit requise que de la part d'un d'eux, cela suffit pour qu'elle puisse être ordonnée, vérification préalablement faite par experts de la nécessité de vendre en cas de contradiction: instruction du 16 Août 1692. Mais, quoiqu'en dise le Commentateur, d'après l'instruction du 6 Juin 1672, déjà citée plus d'une fois, le Receveur de M. l'Amiral & le Procureur du Roi n'auroient pas bonne grace à requérir la vente, ils ne peuvent que la consentir; & s'il en est autrement en fait de naufrage, c'est qu'alors ils sont proprement les parties intéressées.

Cette vente, au reste, comme toutes celles qui se font par les Officiers de l'Amirauté, doit être aussi authentique, que s'il s'agissoit de la vente générale de la prise, après avoir été déclarée bonne; c'est-à-dire, qu'elle doit être précédée de trois publications, affiches & remises d'enchères; à cela près, que, comme il s'agit d'effets qui dépérissent, il suffira que les publications soient faites de trois jours en trois jours; au lieu que quand rien ne périlite, les trois délais ne sont jamais moindres de huitaine, pour peu que l'objet soit de conséquence.

Dans ce dernier cas, & à plus forte raison lorsqu'il s'agit de prise d'une valeur considérable, on fait imprimer l'état général des effets de la cargaison, aussi-bien que l'inventaire des agrès & apparaux & ustensiles du navire; & le Procureur du Roi en envoie des exemplaires tant au Ministre qu'au Secrétaire général de la Marine. Il en envoie pareillement aux Procureurs du Roi des Amirautés voisines, en les priant de les faire afficher sans frais; le tout assez à temps pour que ceux qui auroient intention de se rendre adjudicataires, puissent se trouver au jour de la vente, ou envoyer leurs ordres à quelqu'un: lettre de M. de Valincour, du 9 Juin 1696, & de M. l'Amiral du 21 Mars

1705 : pareille lettre de M. de Romieu au nom de M. l'Amiral, du 18 Novembre 1746.

Quoique notre article ne permette, avant le jugement de la prise, que la vente des effets périssables, l'intérêt des armateurs en course a exigé néanmoins que son exécution fût restreinte aux prises équivoques; & que dans le cas où la prise seroit évidemment bonne, l'armateur fût autorisé à faire vendre tant le navire que les marchandises, sans attendre le jugement, pourvu néanmoins qu'il n'y eût pas de réclamation : lettres de M. l'Amiral des 21 Mars 1696, & 14 Janvier 1703, relatives au Règlement du 9 Mars 1695, art. 11, confirmé par ceux des 3 Septembre 1733, & 23 Avril 1744.

On conçoit que toutes les parties intéressées, & toutes les personnes qui ont assisté à l'inventaire, sans excepter les commis des fermes, art. 5 dudit Arrêt du Conseil du 7 Août 1744, & art. 3 de celui du 15 Mars 1757, doivent aussi être appelées à la vente, particulière ou générale : ce n'est qu'à celle qui se fait après la prise jugée & déclarée bonne, qu'il seroit inutile d'y appeler le capitaine du vaisseau pris, puisqu'il n'a plus d'intérêt à la chose.

L'article porte que la vente sera faite à l'issue de l'audience, ce qui indique naturellement que ce doit être dans le lieu même où se tiennent les audiences; & cela se trouve en effet formellement décidé par ladite instruction du 6 Juin 1672, de même que pour l'adjudication des navires saisis réellement, dans les art. 8, 9 & 12, tit. 14 du liv. prem. ci-dessus; mais, comme il a été observé sur ledit article 8, l'adjudication qui se fait à l'audience en ce Siege n'est jamais définitive, elle se remet à l'issue de l'audience, au canton où s'assemblent les négocians, & cela par les raisons qui y ont été expliquées.

En matière de prises ou d'effets naufragés, non seulement les Officiers de ce Siege d'Amirauté ont la complaisance d'en faire les ventes au canton & à l'heure ordinaire où s'assemblent les négocians, mais encore d'y recevoir les premières & secondes encheres. Là on fait porter des montres des sucres ou autres marchandises à vendre; & à l'égard de celles dont on ne peut juger sur l'échantillon, on avertit le public par les affiches, que le magasin où elles sont, demeurera ouvert tel jour, depuis telle heure jusqu'à telle autre, afin que chacun de ceux qui ont des vues sur ces effets, puissent les visiter. Enfin, suivant les circonstances, on indique la vente dans le magasin même; de manière que l'on prend toutes les précautions convenables pour exciter la chaleur des encheres, & pour tirer de la vente le meilleur parti qui se puisse, en distribuant les objets à vendre en plusieurs lots, tels que, sans être ni trop forts ni trop foibles, chacun puisse être invité à enchérir : lettre de M. l'Amiral, du 20 Février 1696.

Pour les remises d'encheres, quand elles se peuvent faire, l'enchere tenant & sur le point de savoir si le tiercement est admis dans ces sortes d'adjudications : voir les observations sur ledit art. 8, tit. 14 du liv. premier.

Il faut observer néanmoins que si le Procureur du Roi voit que les marchandises ne sont pas portées à leur juste valeur, il est fondé à requérir pour l'intérêt de l'équipage, aussi bien que de M. l'Amiral, que l'adjudication soit différée, ce qui ne peut lui être refusé : même lettre de M. l'Amiral du 26 Février 1696; à plus forte raison si c'est une prise faite par un vaisseau du Roi.

En faveur des réclamateurs, l'instruction du 6 Juin 1672, veut, au sujet des

ventes provisoires, qui soit déposé au Greffe des échantillons des marchandises qui auront été vendues, pour y avoir recours au besoin; mais cela ne s'observe plus, la formalité ayant été reconnue inutile.

En ce qui concerne les prises faites par les vaisseaux du Roi, toute la procédure doit être faite à la Requête du Procureur du Roi & à la diligence du Contrôleur de la Marine : Ordonnance de 1689, liv. 22, tit. premier, art. 3, conforme à une précédente du 25 Août 1674.

Les Officiers de l'Amirauté sont obligés de communiquer la procédure à l'Intendant & au Contrôleur, toutes les fois qu'ils en seront requis : Ordonnance du 23 Février 1674; & lorsqu'elle sera achevée, de la remettre à l'Intendant pour être envoyée au Ministre de la Marine, art. 4, de ladite Ordonnance de 1689. Mais cela ne se pratique plus, l'envoi de la procédure se fait aujourd'hui au Secrétaire général de la Marine, comme celle de toute autre prise.

Après le jugement de la prise, les Officiers de l'Amirauté doivent remettre à l'Intendant ou au Contrôleur, sur les certificats du garde magasin, les vaisseaux & marchandises qui leur seront demandés pour le service du Roi, après que l'estimation en aura été faite; & à l'égard des autres, ils en feront la vente dans la forme ordinaire, en présence & du consentement du Contrôleur de la Marine qui en signera le procès-verbal, art. 5 de la même Ordonnance de 1689, qui n'a fait en cela que renouveler celle dudit jour 25 Février 1674.

Cela n'a point changé depuis; mais sur le point de savoir si le dixième est dû à M. l'Amiral de ce qui est retenu pour le service du Roi. V. l'art. 9, tit. prem. du liv. prem. ci-dessus.

ARTICLE XXIX.

LE prix de la vente sera mis *entre les mains d'un bourgeois solvable*, pour être délivré après le jugement de la prise à qui il appartiendra.

Entre les mains d'un bourgeois solvable. L'art. 10, tit. 14, livre premier, dit *entre les mains d'un notable bourgeois, ou au greffe de l'Amirauté.* L'art. 6 du titre suivant, dit seulement *au greffe*; & l'art. 15 du tit. des naufrages, *en main sûre dont ils (les Officiers de l'Amirauté) demeureront responsables.* *Ubi vide.*

L'usage est, par rapport à cette vente provisionnelle, avant le jugement de la prise, d'ordonner que les deniers en provenans seront déposés au greffe, ou entre les mains de l'armateur du corsaire, & nullement entre les mains du receveur des consignations, dont la charge n'a aucune influence sur les deniers des ventes faites à l'Amirauté, qu'il s'agisse d'effets de prises ou de tous autres, comme on l'a montré sur l'article 10, titre 14, livre premier, contre l'avis du Commentateur.

Lorsque la vente ne se fait qu'après que la prise a été déclarée bonne, c'est toujours entre les mains de l'armateur que les deniers en provenans sont remis à la charge d'en compter; & afin qu'il en fût autrement, il faudroit que sa solvabilité fût bien suspecte.

C'est à la vente provisoire des effets périssables que finit l'instruction de la procédure antérieure au jugement de la prise. Mais à l'effet de l'envoi de la procédure au conseil des prises, elle peut finir avant toute décharge ou vente. Il n'y a de nécessaire, en effet, pour le jugement d'une prise, que le rapport du capitaine corsaire, soutenu de l'attestation de deux des principaux officiers de son équipage, le procès-verbal de transport des Officiers de l'Amirauté à bord de la prise, l'interrogatoire du capitaine pris & de deux de ses gens, & les pièces trouvées dans le vaisseau pris, avec les traductions de celles qu'on a jugé devoir être traduites : c'est ce qu'il faut essentiellement envoyer au conseil des prises; savoir des expéditions en bonne forme de la procédure, & non les minutes & les papiers de la prise, avec les traductions en original.

Cela n'empêche pas néanmoins, que si, avant l'envoi, la décharge & la vente se font, on ne joigne aux pièces une copie des procès-verbaux faits à ce sujet, de toutes lesquelles pièces il est dressé un état en forme de bref inventorié par le Greffier.

L'envoi de la procédure, aux termes de l'instruction du 6 Juin 1672, confirmée par l'art. 3 du Règlement du 21 Octobre 1688, doit se faire promptement au Secrétaire général de la Marine, à la diligence du Procureur du Roi, qui y tiendra soigneusement la main. Cela n'a point varié depuis, il a seulement été ajouté, que l'envoi seroit fait par le Greffier dans le mois de l'arrivée de la prise au plus tard, à moins qu'il n'y ait quelque cause légitime de retardement, qu'il faut déclarer alors en envoyant les pièces de la procédure : Réglemens des 16 Août 1692, & 9 Mars 1695, auxquels sont conformes deux jugemens de M. l'Amiral, des 8 Février 1696, & 18 Avril 1697. En ce Siège, les Officiers de l'Amirauté envoient eux-mêmes la procédure, au lieu du Greffier, & l'envoi est accompagné d'une lettre d'avis de leur part au Secrétaire général de la Marine : tel est l'usage observé constamment.

Mais c'est au Greffier à préparer le dossier contenant la procédure. Il doit coter & numéroter toutes les pièces, avec une note ou apostille au haut de chacune, qui en indique sommairement la qualité; il doit aussi y joindre un bref état ou inventaire du tout, avec un état ou mémoire des frais de justice faits jusqu'à l'envoi : lettres de M. l'Amiral des 27 Mai 1708, & 20 Août 1710. On ne voit pourtant pas quelle peut être l'utilité de cet état des frais de Justice, puisqu'il en reste beaucoup plus à faire.

Si un même corsaire amenoit ou envoyoit plusieurs prises, il faudroit faire séparément l'instruction de chacune de ces prises; à cela près que si c'étoit lui qui les amenât, il n'auroit qu'un seul rapport à faire pour toutes : instruction du 16 Août 1692.

Par rapport aux papiers de la prise, ce n'est point aux Officiers de l'Amirauté à en faire le triage, pour n'envoyer que ceux qui leur paroîtront nécessaires ou utiles; il faut absolument qu'il les envoient tous, sans en retenir un seul, quelque inutile qu'il puisse être : Jugement de M. l'Amiral du 25 Avril 1697.

Dans une prise qui fut amenée dans ce port, durant la précédente guerre, il se trouva un si grand nombre de papiers, qu'ils composèrent quantité de gros paquets, qu'il fallut envoyer successivement par la poste, pour ne pas trop charger la malle d'un seul courier. On savoit bien que de ces papiers il y en

avoit les neuf dixiemes d'inutiles ; mais on ne crut pas pouvoir se dispenser de les envoyer tous, attendu ce Règlement de M. l'Amiral, & c'est ce qui servit de réponse aux observations qui furent faites à ce sujet. Il est vrai que la prise étoit douteuse.

ARTICLE XXX.

ENjoignons aux Officiers de l'Amirauté de procéder incessamment à l'exécution des Arrêts & Jugemens qui interviendront sur le fait des prises, & de faire faire incontinent & sans délai la délivrance des vaisseaux, marchandises & effets dont la main-levée sera ordonnée, à peine d'interdiction, de cinq cens livres d'amende, & de tous dépens, dommages & intérêts.

QUE la prise ait été déclarée bonne au conseil des prises, ou qu'il en ait été fait main-levée en tout ou partie, il est également du devoir des Officiers de l'Amirauté, chargés de l'exécution des Jugemens & Arrêts rendus sur ce sujet, d'y procéder incessamment & sans détour.

Ainsi la prise étant jugée bonne, ils doivent, sur le requisitoire de l'armateur, procéder sans délai à la décharge du navire si elle n'a pas encore été faite, ensuite à la vente des effets & du navire, & enfin à la liquidation & répartition du produit général de la prise.

Si au contraire il y a une main-levée générale ou particuliere ordonnée, ils doivent donner satisfaction au réclamateur aussi-tôt qu'il la demande.

Pour le premier cas, on n'a jamais reproché de lenteur aux Officiers de l'Amirauté; mais il n'en a pas été de même du second, & c'est sur les plaintes des réclamateurs bien ou mal fondées, que cet article a enjoint auxdits Officiers de faire sans délai la délivrance des effets dont la main-levée aura été ordonnée, à peine d'interdiction, de 500 liv. d'amende, & de tous dépens, dommages & intérêts; ce qui, à l'amende près, avoit déjà été prescrit par l'Ordonnance du 13 Octobre 1676.

A cela il n'y a rien à dire, & la peine n'est pas trop rigoureuse. Il est triste seulement qu'il se soit trouvé des Officiers dont la conduite ait donné lieu de craindre que leurs confreres ne fussent capables de tomber en de pareilles prévarications.

On conçoit néanmoins que cet article, en ce qui concerne les jugemens de main-levée rendus au conseil des prises, suppose que ce sont des jugemens dont il n'y a pas appel. Il est vrai que ces jugemens sont exécutoires par provision *des choses qui peuvent se réparer en définitive*; mais il faut alors apprécier les effets, & donner bonne & suffisante caution, qui doit être reçue avec la partie adverse; & jusqu'à ce que cette procédure soit faite, le Juge ne peut être en demeure de faire la délivrance.

Au sujet des réclamations au nom d'autrui, il s'étoit glissé un abus qui retardoit en pure perte le jugement des prises, en ce que des particuliers, sans

aucun pouvoir des propriétaires, s'ingéroient de réclamer des effets; soit pour s'attirer des commissions, soit par d'autres motifs d'intérêt. Pour y remédier, il intervint une Ordonnance du Roi le 30 Janvier 1692, portant défenses à toutes personnes de réclamer aucunes prises, ni de faire aucune procédure en l'Amirauté, sans procuration en bonne forme de ceux pour qui ils feroient les réclamations, & qu'après avoir représenté lesdites procurations, à peine de 1000 liv. d'amende: Ordonnance confirmée par une autre du 18 Avril 1708, avec cette seule addition, que les procurations seroient représentées au Commissaire du Conseil qui se trouveroient nommé rapporteur de la prise. Cette seconde Ordonnance a été aussi confirmée purement & simplement par autre du 23 Avril 1745.

Par rapport aussi aux réclamateurs & à tous autres qui retardoient le Jugement des prises en cause d'appel; en ne constituant pas d'Avocat pour occuper sur l'appel, ou faisant naître des incidens; il fut rendu tout de même une Ordonnance du 4 Juillet 1703, par laquelle le Roi enjoignit à tous ceux qui interjetteroient appel à l'avenir des Jugemens rendus sur le fait des prises; de nommer dans leur acte d'appel l'Avocat au Conseil qui occuperoient pour eux; sinon & faute de ce faire, Sa Majesté ordonna que l'Avocat qui avoit occupé en première instance, seroit tenu d'occuper encore dans celle d'appel, & en cas de refus de sa part, que l'appel seroit jugé sur la requête de l'Intimé. Au surplus il fut réglé que l'Appellant fourniroit ses moyens & répliques, & mettroit sa procédure en état dans six semaines pour tout délai; après quoi il seroit passé outre au Jugement sur ce qui se trouveroit produit, à moins qu'il n'y eût des pièces à rapporter, auquel cas il seroit accordé un délai compétent, tel que Sa Majesté jugeroit à propos de l'accorder.

Si une prise étoit évidemment mauvaise, de manière qu'il n'y eût rien qui fût capable d'excuser le corsaire; nul doute alors que la main-levée n'en fût ordonnée, non-seulement avec exemption de tous frais: mais encore avec tous dépens, dommages & intérêts contre l'armateur. Mais pour peu qu'il y ait eu lieu de faire la prise & de l'amener, le réclamateur doit s'estimer heureux d'en obtenir la main-levée; & c'est ce qui s'appelle une main-levée de grace qui n'engendre point de dépens, & encore moins de dommages & intérêts contre l'armateur. Cependant en pareil cas les réclamateurs ayant prétendu leurs dépens & être exempts de tous frais de justice & de garde, il intervint un premier Arrêt du Conseil le 28 Mars 1705, qui, en les chargeant de payer les honoraires des Avocats qu'ils auroient employés, les soumit au paiement des frais de justice & de garde concernant la prise, en ordonnant qu'ils seroient pris sur la chose. Arrêt qui fut suivi d'un second du 23 Décembre de la même année, portant *qu'à l'avenir, tous les frais faits tant pour la conservation ou la vente des marchandises des prises dans les cas où elle sera permise, que pour la subsistance du maître & autres officiers marinières ou matelots qui y seront restés, seront pris sur le bâtiment & payés par le réclamateur qui en aura obtenu la main-levée, lorsqu'il en sera remis en possession.* Règlement plein de sagesse & de vues politiques tout ensemble; car enfin rien ne seroit plus capable de ralentir l'ardeur pour les armemens en course, si toute réclamation qui se trouveroit fondée, avoit des suites fâcheuses pour l'armateur, en rejetant sur lui les frais de justice & de garde, de même que ceux de la vente des effets périssables, & en-
fin

fin ceux de la nourriture des gens du navire pris. Il donneroit alors de tels ordres à son capitaine, que celui-ci n'oseroit amener que des bâtimens évidemment de bonne prise; & alors aussi, par la facilité qu'il y a de masquer les navires, combien de prises légitimes que les corsaires laisseroient échapper? Si l'on oppose que l'impunité peut autoriser à amener toutes sortes de prises; la réponse est que cela n'est pas fort à craindre, les armateurs ne pouvant que perdre lorsque les prises ne sont pas bonnes, & d'ailleurs demeurant sujets aux dommages & intérêts lorsqu'elles sont évidemment mal faites & mauvaises.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui ordonne que, sans avoir égard à la Requête du maître & de l'armateur du vaisseau les Deux-Freres, les Avocats seront payés par les parties pour lesquelles ils ont occupé, & que les frais de justice, de garde, & autres faits pour raison de la prise, seront pris sur la chose même.

Du 28 Mars 1705.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

VU par le Roi, étant en son Conseil, les Requêtes présentées, la première par Jean Sengestad, Suédois, maître du vaisseau *les Deux-Freres*, tendante à ce qu'il plaise à Sa Majesté décharger le nommé Gohon, marchand du Havre, du cautionnement pour lui prêté de la somme de 852 liv. 11 s. prétendue par Jean Tilly, commandant la barque *le Dauphin*; pour le remboursement des frais par lui faits à l'occasion de la prise dudit vaisseau *les Deux-Freres*, & condamner ledit Tilly en 1800 liv. de dommages & intérêts. Ladite Requête contenant que l'armateur ayant arrêté ce bâtiment, il a été déclaré de bonne prise par Ordonnance du 11 Février 1704. Mais par l'Arrêt intervenu sur l'appel le 23 Juin suivant, il en a été fait main-levée par grace; ce qui auroit donné lieu à Tilly de réputer contre le suppliant les frais par lui faits pour parvenir au jugement, en quoi il n'est aucunement recevable, puisque la grace n'étant point limitée, elle doit avoir le même effet qu'une main-levée pure & simple; & ainsi il n'y a pas eu lieu à la saisie du vaisseau faite à sa Requête pour raison de ces frais. La seconde Requête présentée par ledit Jean Tilly, commandant la barque *le Dauphin*, tendante à ce qu'il plaise à Sa Majesté condamner ledit Gohon, caution de Sengestad, à lui payer la somme de 852 l.

11 sols, pour le montant des frais par lui faits à l'occasion de la prise dudit vaisseau *les Deux-Freres*, sans préjudice de ceux de la saisie, sur ce que l'Ordonnance qui a déclaré ledit vaisseau de bonne prise est régulière, & que l'Arrêt qui l'a suivi, en faisant main-levée par grace, justifie la conduite dudit Tilly; que l'Arrêt du 6 Mars 1696, portant que les frais tomberont sur la partie qui succombera; il est sans difficulté que Sengestad, qui est censé dans le cas, puisqu'il n'est relevé que par grace, doit les acquitter. Vu aussi les pièces jointes à la Requête dudit Sengestad, consistant en une Ordonnance du Lieutenant Général de l'Amirauté du Havre, du 23 Juillet 1704, portant renvoi au Conseil de la contestation sur la saisie faite à la Requête de Tilly du vaisseau *les Deux-Freres*, pour le paiement de 852 liv. 11 sols, pour les frais par lui faits au sujet de sa prise: le mémoire desdits frais, la saisie du 14 Août suivant; l'acte de cautionnement dudit Gohon du 26 dudit mois; la Sentence dudit Juge de l'Amirauté du même jour, portant main-levée du vaisseau, sur la soumission de la caution; ensemble tout ce qui a été remis par les parties respectivement. Qu'il le rapport du Sieur Comte de Pontchartrain, Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, & tout considéré: le Roi étant en son Con-

seil, sans avoir égard à la Requête dudit Sen-
gestad, maître du vaisseau *les Deux-Freres*, ni
à celle dudit Tilly, armateur, a ordonné & or-
donne que les frais faits par les Avocats, tant
dans l'instance principale que d'appel, seront
payés par les parties pour lesquelles ils ont oc-
cupé, & que ceux de Justice, de garde & au-

tres faits pour raison de la prise, seront pris sur
la chose même. Enjoint Sa Majesté aux Offi-
ciers de l'Amirauté du Havre, de tenir la main
à l'exécution du présent Arrêt. Fait au Conseil
d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Ver-
sailles le 28 Mars 1705.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

DU ROI,

*Qui ordonne que les frais faits pour les marchandises des prises, & pour la
subsistance du maître, & des officiers & matelots, seront pris sur le bâtiment,
& payés par le réclamateur.*

Du 23 Décembre 1705.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

SUR ce qui a été représenté à Sa Majesté étant
en son Conseil, qu'il est survenu différentes
contestations entre les armateurs & ceux qui ré-
clament les prises amenées dans les ports du
Royaume, lorsqu'ils en ont obtenu la main-le-
vée, au sujet des frais qui se font pour la con-
servation des prises, & la subsistance des équi-
pages; les armateurs prétendant que les autres
en sont tenus, parce que ces frais ne sont faits
que pour maintenir les prises, en attendant le
Jugement: & les réclamateurs de leur part, que
c'est aux armateurs à en être chargés, puisqu'ils
ont arrêté ma'-à-propos leurs bâtimens, & sans
un juste motif. Sur quoi Sa Majesté voulant pour-
voir, après s'être fait représenter l'Arrêt du 28
Mars 1705, qui ordonne que dans les prises
dont il est fait main-levée par grâce, les frais
des Avocats seront payés par les parties qui les

auront employés; & que ceux de Justice, de
garde & autres seront pris sur la chose même.
Qui le rapport du Sieur Comte de Pontchar-
train, Secrétaire d'Etat ayant le département
de la Marine: le Roi étant en son Conseil a
ordonné & ordonne qu'à l'avenir tous les frais
faits, tant pour la conservation ou la vente des
marchandises des prises dans les cas où elle sera
permise, que pour la subsistance du maître &
autres officiers marinières ou matelots, qui y se-
ront restés, seront pris sur le bâtiment, & payés
par le réclamateur qui en aura obtenu la main-
levée, lorsqu'il en sera remis en possession. En-
joint aux Officiers de l'Amirauté de tenir la main
à l'exécution du présent Arrêt. Fait au Conseil
d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Ver-
sailles le 23 Décembre 1705.

ORDONNANCE DU ROI,

*Qui fait défenses à toutes personnes de réclamer aucunes prises, sans être au préalable
porteurs de procurations des propriétaires des navires pris, & de leurs
cargaisons, à peine de 1000 livres d'amende.*

Du 23 Avril 1745.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter l'Or-
donnance du 18 Avril 1708, qui fait défen-
ses à toutes personnes de réclamer aucunes pri-

ses faites par ses vaisseaux de guerre, ou par
ceux des armateurs particuliers, sans être por-
teurs de procurations des propriétaires des na-

vires & des marchandises des prises, & étant informée que différens particuliers, dans le dessein de s'attirer des commissions, ou par d'autres voies d'intérêt, retardent les Jugemens des prises, & empêchent les armateurs de tirer toute l'utilité & l'avantage qu'il seroit à désirer pour leur donner moyen d'augmenter le nombre des bâtimens de course; à quoi étant nécessaire de pourvoir, Sa Majesté a ordonné & ordonne que ladite Ordonnance du 18 Avril 1708 soit exécutée selon sa forme & teneur, & en conséquence a fait & fait très-expreses inhibitions & défenses à toutes sortes de personnes de réclamer aucunes prises faites par ses vaisseaux de guerre, ou

par ceux des armateurs particuliers, ni faire aucunes procédures, sans être au préalable porteurs de procurations en bonne forme des propriétaires des navires pris, & de leurs cargaisons, lesquelles procurations ils seront tenus de représenter à ceux des Sieurs Commissaires nommés pour juger les prises, auxquels les procédures dont il sera question auront été distribuées, à peine de 1000 liv. d'amende. Mande Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance. Fait à Versailles le 23 Avril 1745. Signé, LOUIS. Et plus bas,

PHELYPEAUX.

ARTICLE XXXI.

SEra prise avant partage la somme à laquelle se trouveront monter les frais du déchargement, & de la garde du vaisseau & des marchandises, suivant l'état qui en sera arrêté par le Lieutenant de l'Amirauté, en présence de notre Procureur & des intéressés.

LA prise étant jugée bonne & sans appel, il ne s'agit plus que d'en attribuer le bénéfice à qui il appartient; & c'est ce qui fait le sujet du présent article & des deux suivans.

Dans les termes qu'ils sont conçus, le partage dont il y est parlé s'entend d'une division réelle & effective en nature, d'autant plutôt que l'article 28 ne permet de vendre avant le Jugement de la prise *que les marchandises qui ne pourront être conservées*, & qu'aucun autre article ne fait point mention de vente après que la prise a été jugée.

Il est certain d'ailleurs que, même avant cette Ordonnance, l'armateur étoit fondé à demander la délivrance du navire & de son chargement en nature, si mieux il n'aimoit que la vente en fût faite publiquement par les Officiers de l'Amirauté. C'est ce qui résulte du Règlement déjà tant de fois cité, en date du 6 Juin 1672.

On ne voit point quand a cessé cette faculté accordée aux armateurs de demander la délivrance des prises en nature: on voit seulement que lorsque M. l'Amiral prétendit que son dixième dans les prises lui fût délivré en nature, comme il sera observé sur l'article suivant, l'usage étoit établi généralement dans tous les ports du Royaume de faire vendre judiciairement tous les effets des prises.

Sans doute que ce qui fit introduire ce dernier usage, ce furent les plaintes; tant des intéressés aux armateurs des corsaires, contre ceux qui en avoient la direction principale, que des capitaines, officiers & autres gens des équipages des corsaires à qui doit appartenir le tiers du produit des prises, s'il n'y a règlement contraire dans l'acte de société.

Quoi qu'il en soit, il est depuis long-temps d'une pratique constante & universelle, de faire vendre judiciairement les navires jugés de bonne prise, & toutes

les marchandises de leur chargement. Ainsi le partage dont il est question dans cet article ne doit plus s'entendre que de la répartition des deniers provenans de la vente, outre ceux qui y ont part.

Et d'abord il faut prélever sur toute la masse *les frais du chargement & de la garde du vaisseau & des marchandises*; ce qui comprend par conséquent les loyers du magasin où les marchandises ont été mises, & les droits de quai & calle de l'endroit où le navire a été amarré; le tout suivant la taxe qui en sera faite par le Juge en présence du Procureur du Roi. L'article ajoute, *& des intérêts*; ce qui se rapportoit ci-devant & à l'armateur ou son commissionnaire, & au Receveur de M. l'Amiral. Mais depuis la suspension du dixieme de M. l'Amiral, cela ne se pratique plus autrement qu'en communiquant à l'armateur ou à son commissionnaire, l'état des frais avant de l'arrêter, pour savoir de lui s'il y a quelque chose à retrancher des articles qui y sont employés, sur quoi on n'a jamais vu d'altercation en ce Siege.

Il n'est point question ici des frais de Justice, parce que aux termes de l'article suivant, le dixieme de M. l'Amiral doit se prendre sans aucune distraction à cet égard; & cette regle établie de toute ancienneté a subsisté encore longtemps après; mais dans la dernière guerre M. l'Amiral a eu la générosité de renoncer à cet avantage; il a fait même de plus grands sacrifices par rapport à son dixieme dans les prises, comme on le verra sur ledit article suivant.

Toutes les marchandises des prises, depuis le tarif de 1664, étant sujettes à des droits plus ou moins considérables envers le Roi, & d'ailleurs y en ayant qui ne peuvent être vendues qu'à la charge par l'adjudicataire de les faire passer à l'étranger ou à l'Amérique, dans un temps limité, pour l'intérêt des manufactures du Royaume; il y a eu sur ce sujet sous le regne de Louis XIV, divers Réglemens, à commencer par l'Ordonnance du mois de Février 1687. Ces Réglemens sont datés des 15 Décembre 1691, 21 Juin 1692, 25 Mai 1695, 16 Octobre 1696, 6 Septembre 1701, 20 Juin 1702, 24 Mars 1703 & 9 Juillet 1709; & tous ont toujours eu pour but de favoriser les armemens en course, en donnant des facilités aux armateurs pour la sortie des marchandises prohibées, en diminuant le nombre des marchandises de cette espece; & en modérant les droits dûs sur les autres.

Mais le plus avantageux à la course & au commerce qui en dépend, est le Règlement porté à ce sujet dans la dernière guerre, par l'Arrêt du Conseil du 7 Août 1744. C'est actuellement la loi subsistante sur cette matiere, à quelques changemens près qui y ont été faits au préjudice des armateurs en course, par le dernier Règlement du 15 Mars 1757.

Un changement remarquable que celui de 1744 a fait aux anciens, concerne l'attribution de Jurisdiction par rapport aux vols & aux divertissemens des marchandises des prises. Auparavant, les Intendans ne connoissoient avec droit de les juger en dernier ressort, en y appelant les Officiers de l'un des Présidiaux de leur département; ou le nombre de gradués requis par les Ordonnances; au lieu que par cet Arrêt de 1744, ils n'en connoissent plus suivant l'article 29, qu'à condition de les juger avec les Officiers de l'Amirauté & autres gradués au nombre requis; au moyen de quoi la Jurisdiction de l'Amirauté a recouvré cette portion de sa compétence dont elle avoit été privée si long-temps, & dans la possession de laquelle toutes les représentations de feu M. le Comte de Toulouse, en 1702 & 1703, n'avoient pu la faire rétablir.

Il y a plus, & par un autre Arrêt du Conseil du 24 Décembre de la même année, l'attribution aux Intendans a été bornée aux vols & divertissemens qui feroient faits depuis l'apposition des sceaux sur les écoutilles des navires, autres néanmoins que les vols des agrêts & apparaux » desquels, est-il dit, en- » semble de ceux qui seront faits en mer ou dans les ports avant l'apposition » desdits sceaux sur les écoutilles, les Officiers des Amirautés continueront de » connoître seuls, sauf l'appel à l'ordinaire. «

Il ne s'ensuit pas delà néanmoins que, par un droit nouveau, la faculté de juger le cas de pillage sur les prises, ait été rendue en plein aux Officiers de l'Amirauté; cela ne doit s'entendre que relativement à l'Ordonnance du 31 Août 1710, rapportée sur l'article 20 ci-dessus, & dont les dispositions ont été renouvelées par l'article 9 de la Déclaration du Roi du 5 Mars 1748, de même que par l'article 15 de la Déclaration du 15 Mai 1756.

Par la raison donc que des marchandises des prises, il y en a dont la consommation n'est pas permise dans le Royaume, & que toutes les autres sont sujettes à des droits envers le Roi, il y a nécessité d'appeller les commis des Fermes à la vente qui s'en fait, provisionnelle ou définitive, de même qu'aux procès-verbaux d'apposition & levée des scellés, de déchargement de navire & à l'inventaire; de tous lesquels procès-verbaux, qui doivent être signés d'eux, il faut leur délivrer copie, mais aux frais de la Ferme. C'est la disposition des articles 2, 3, 4 & 5 du Règlement du 7 Août 1744. La peine d'interdiction y avoit été prononcée contre les Officiers de l'Amirauté; mais par autre Arrêt du 24 Décembre audit an, elle a été restreinte au Greffier. Il n'en est même plus question aujourd'hui; mais par l'article 3 de l'Arrêt du Conseil du 15 Mars 1757, les officiers de l'Amirauté sont assujettis aux dommages & intérêts s'ils y manquent.

Par rapport aux poudres provenant des prises, il est permis de les vendre publiquement comme les autres effets; mais aux termes de l'Arrêt du Conseil du premier Décembre 1744 relatif, avec modification à celui du 13 Novembre 1708, il faut à leur arrivée, les déposer dans les magasins du fermier ou dans ceux de Sa Majesté, dont le commis du fermier doit avoir une clef; & les adjudicataires, soit armateurs ou autres, sont obligés de les laisser dans les magasins, jusqu'à ce que l'occasion se présente de les employer en armement ou de les faire passer à l'étranger. Il est défendu sous peine de confiscation & de 300 livres d'amende, aux armateurs & propriétaires desdites poudres, d'en faire aucun commerce directement ni indirectement pour la consommation intérieure du Royaume, sans le consentement du fermier. Au surplus, la permission de les employer en armement ou de les envoyer à l'étranger, n'a lieu qu'autant que le Roi ne jugera pas à propos de les employer pour son service; auquel cas Sa Majesté les fera payer aux armateurs ou autres propriétaires sur le pied de dix sols la livre, y compris le baril.

A l'égard des matieres d'or & d'argent, en especes ou en vaisselle, la vente en étant interdite par la Déclaration du Roi du 14 Décembre 1689, qui enjoint de les porter aux Hôtels des Monnoies ou aux Changes les plus proches, pour en être la valeur payée sur le pied des tarifs, avec défenses à tous officiers publics d'en faire aucunes ventes sous peine de l'amende du quadruple, & de confiscation contre les propriétaires; il n'en doit pas plus être question dans les

ventes des prises qu'en toute autre, la faveur de la course n'ayant pas fait admettre d'exception en cette partie.

Les Officiers de l'Amirauté de Calais, pour contravention à cette Déclaration & aux Réglemens intervenus en conséquence, sous prétexte que l'exécution n'en avoit pas été ordonnée expressément par rapport aux Amirautés, ayant été condamnés en l'amende du quadruple montant à 6632 liv. 5 sols, par Arrêt de la Cour des Monnoies du 19 Octobre 1745, & s'étant pourvus au Conseil d'Etat du Roi; par Requête tendante à obtenir la décharge de cette amende; tout ce qu'ils purent obtenir, c'est que par grace l'amende fut modérée à la somme de 300 livres, par Arrêt du premier Février 1746, qui au surplus leur enjoit, & en leur personne à tous Officiers d'Amirauté, de se conformer exactement auxdits Réglemens, sous les peines y portées.

Le 7 Mai audit an 1746, un autre Arrêt de la Cour des Monnoies fit défenses aux Officiers de l'Amirauté du Havre & à tous autres, de procéder à la proclamation, réception d'encheres & adjudication d'aucunes matieres d'or & d'argent, &c.

Ainsi, soit en matiere des prises, soit en cas de succession de gens morts en mer, ou en toute autre occasion, les Officiers de l'Amirauté doivent se garder de comprendre aucunes matieres d'or & d'argent dans les ventes qui se font pardevant eux; & leur devoir est de charger leur Greffier de les porter à l'Hôtel de la Monnoie, conjointement avec la partie intéressée, après en avoir pris le poids, pour en joindre la valeur au produit général de la vente, laquelle valeur doit être constatée par un certificat du Directeur de la Monnoie.

Mais si ces exceptions, par rapport à quelques effets des prises, sont un peu défavantageuses à la course, les armateurs en sont bien dédommagés par l'exemption du dixieme de M. l'Amiral & par la diminution qui a été faite en leur faveur sur les droits auxquels les autres marchandises ont été assujetties de tout temps, de même que par la réduction de la liste des effets prohibés.

Ils le sont encore par l'exemption qui leur a été aussi nouvellement accordée des droits des Fermes du Roi sur les choses nécessaires à l'avitaillement des vaisseaux armés en course.

Depuis l'Arrêt du Conseil du 4 Octobre 1672, les armateurs en course jouissent de l'exemption des droits d'Ostois des villes, pour raison de tout ce qui étoit nécessaire à l'avitaillement de leurs vaisseaux; mais il n'en étoit pas de même des droits des Fermes du Roi, & elle leur a enfin été accordée par Arrêt aussi du Conseil du 6 Avril 1745, confirmé par l'article 9 de la Déclaration du 15 Mai 1756, & par l'Arrêt du Conseil du 15 Mars 1757.

Cette exemption nouvelle est de tous droits de sortie des traites sur les vi-vres, vins, eaux-de-vie & autres boissons servant à l'avitaillement des navires uniquement armés pour la course.

Il est vrai que les Fermiers Généraux, qui ne cessent jamais dans tous les cas d'exemption de faire valoir la crainte de la fraude, ont fait apposer à celle-ci des conditions tout-à-fait gênantes; mais enfin c'est toujours une exemption dont il dépend des armateurs de profiter.

Ces conditions sont exprimées dans les articles 3, 4 & suivans. Il seroit inutile de les rappeler ici: il suffira de remarquer que par l'article 2, l'exemption n'a pas lieu s'il est embarqué des marchandises ou toute autre chose que

des vituailles, munitions de guerre & ustensiles servant aux vaisseaux destinés pour la course; que par l'article 10 tous avituaillemens pour quelque destination que ce soit, hors la course, sont sujets aux droits ordinaires des Fermes, à l'exception seulement des genres de commerce, qui, par les Edits, Lettres-Patentes, Déclarations & Arrêts du Conseil qui leur sont propres, en ont été expressément exceptés; ce qui se rapporte principalement aux Lettres-Patentes de 1717.

Enfin que par l'article 9, en cas de fraude reconnue, l'armateur ou capitaine est soumis à une amende de 3000 liv. sans modération, au paiement de laquelle le navire avec ses agrêts & apparaux demeurera affecté, sans préjudice de la contrainte par corps contre le capitaine. Tout cela a encore été renouvelé par un dernier Arrêt du Conseil du 15 Mars 1757, art. 29, 30 & suivans.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

Portant Règlement sur le fait des marchandises provenant des prises faites en mer sur les ennemis de l'Etat.

Des 7 Août & 24 Décembre 1744.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE ROI s'étant fait représenter en son Conseil les différens Réglemens faits dans les précédentes guerres, concernant la conduite qui devoit être tenue dans les ports & bureaux des Fermes de Sa Majesté, sur les marchandises des prises faites en mer sur les ennemis de l'Etat: Et Sa Majesté voulant accorder à ceux de ses sujets qui armeront en course pendant la présente guerre, toute la faveur que l'intérêt des manufactures du Royaume, celui du commerce ordinaire de ses sujets & la sûreté des droits des Fermes pourront permettre, Elle a jugé nécessaire d'expliquer ses intentions par un Règlement. Sur quoi, oui le rapport du Sieur Orry, Conseiller d'Etat ordinaire & au Conseil Royal, Contrôleur-Général des Finances, le Roi étant en son Conseil a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les marchandises des prises, de quelque qualité qu'elles soient, pourront entrer & être déchargées dans tous les ports du Royaume où les vaisseaux armés en course aborderont, nonobstant les Arrêts & Réglemens suivant lesquels l'entrée de différentes especes de marchandises

est prohibée ou fixée par certains ports & bureaux.

II. A l'arrivée de chaque prise dans le port où elle sera amenée, l'adjudicataire général des Fermes de Sa Majesté ou son préposé aura la faculté d'envoyer des commis & gardes sur le vaisseau pour le surveiller en la maniere accoutumée.

III. Les Officiers de l'Amirauté seront tenus d'appeller ledit préposé, pour assister au procès-verbal de l'état de la prise, & à l'apposition des sceaux de l'Amirauté sur les écoutes, lequel procès-verbal ledit préposé & autres commis des fermes signeront comme présens, sans que ledits sceaux puissent être levés en aucun cas & sous quelque prétexte que ce soit, qu'en présence desdits commis ou deux dûment appelés, à peine d'interdiction contre les Officiers de l'Amirauté, qui demeureront responsables de tous dommages & intérêts: & il sera délivré audit préposé copie du procès-verbal aux frais du Fermier.

IV. Il ne sera déchargé aucune marchandise de prises ni des vaisseaux armés en course, qu'en présence des commis des fermes & de l'inspecteur des manufactures, ou de celui qui sera

par lui commis en son absence ; lesquelles marchandises de prises seront mises dans un magasin ou lieu sûr , sous trois clefs différentes , dont l'une sera remise au Juge de l'Amirauté , l'autre au commis du fermier , & la troisième à l'inspecteur des manufactures ; & au cas que les propriétaires ou adjudicataires desdites marchandises requierent qu'il leur soit remis une quatrième clef , elle sera en ce cas remise au syndic qui sera par eux nommé.

V. Les Officiers de l'Amirauté seront tenus sous les peines portées par l'article 3 , d'appeler le fermier ou son préposé , pour assister à l'investissement , vente & adjudication , dont ledit préposé signera comme présent les procès-verbaux , desquels il lui sera délivré copie aux frais de la ferme.

VI. N'entend Sa Majesté assujettir aux formalités portées par les articles 2 , 3 , 4 & 5 du présent Règlement , les ports de Dunkerque & Marseille qui seront maintenus dans leurs franchises , en observant ce qui est prescrit à leur égard par l'article 27.

VII. Les marchandises dénommées au présent article continueront d'être prohibées , & l'adjudication n'en pourra être faite qu'à condition d'être renvoyées à l'étranger , savoir , café de Moka , castor en peau & en poil , étoffes de soie des Indes , de la Chine ou du Levant , écorces d'arbres , glaces de miroirs , mousselines & toiles de coton blanches de toutes especes , mouchoirs des Indes , sel étranger , & tout sel de salpêtre ou de verrerie , tabacs , toiles peintes ou teintes.

VIII. Pourra néanmoins la Compagnie des Indes , dans les cas où elle seroit rendue adjudicataire des marchandises dont elle a le commerce ou privilege exclusif , faire vendre à son profit les cafés de Moka & les castors en peau & en poil , comme aussi faire transporter en *transit* au travers du Royaume , dans ses magasins à l'Orient , les marchandises des Indes , pour y être vendues dans ses ventes publiques ; à la charge de marquer de ses plombs & bulletins , les mousselines , toiles de coton blanches & mouchoirs , qui pourront être vendus pour être consommés dans le Royaume ; & à la charge par les adjudicataires de renvoyer à l'étranger les étoffes de soie des Indes , écorces d'arbres & toiles peintes ou teintes ; le tout ainsi qu'il est usé pour les marchandises des Indes provenant du commerce de ladite Compagnie.

IX. Pourra aussi le Fermier Général , comme ayant le privilege exclusif du tabac , disposer à son profit des tabacs des prises dont il se sera rendu adjudicataire : & quant aux tabacs qui

seront adjugés à d'autres , les adjudicataires seront tenus de les renvoyer à l'étranger directement par mer , du port où l'adjudication en aura été faite , & dans les ports de Dunkerque & Bayonne seulement , aussi directement par mer.

X. Les adjudicataires du sel étranger seront pareillement tenus de le renvoyer directement par mer à l'étranger , l'introduction en étant défendue dans tout le Royaume.

XI. Les draps , étoffes & couvertures de toutes sortes de laines , fil , soie , poil ou coton , les brocards , velours , taffetas & autres étoffes & rubans d'or , d'argent & de soie , les bas & autres ouvrages de bonneterie de toutes sortes , les chapeaux de toutes sortes ne pourront pareillement être vendus & adjugés , qu'à la charge d'être renvoyés à l'étranger ; si ce n'est que sur les demandes qui pourroient être faites à Sa Majesté par les armateurs avant l'adjudication desdites marchandises , & sur lesquelles elle s'est réservé de statuer sur le compte qui lui en sera rendu par le Sieur Contrôleur-Général des Finances , elle n'ait jugé à propos , en faveur desdits armateurs seuls , d'en permettre l'entrée & la consommation dans le Royaume.

XII. Les adjudicataires des marchandises prohibées par l'article 7 , auront un an de délai , à compter du jour de l'adjudication , pour les faire passer à l'étranger ; & cependant elles demeureront renfermées dans les magasins du dépôt sous trois clefs , comme il est dit à l'art. 4 , & après le terme d'un an il y sera pourvu par Sa Majesté , ainsi qu'il appartiendra.

XIII. Les adjudicataires desdites marchandises prohibées , autres que le sel & tabac , auront la faculté de les envoyer par terre à l'étranger par forme de *transit* au travers du Royaume , sans payer aucuns droits ; à la charge de passer & sortir par les ports & bureaux ci-après dénommés , à l'exclusion de tous autres , savoir , pour ce qui sortira du Royaume par mer , par Dunkerque , Calais , Saint-Valery , Dieppe , le Havre , Honfleur , Saint-Malo , le Port-Louis , Paim-beuf , la Rochelle , Bordeaux , Bayonne , Cette , Agde & Marseille ; & à l'égard de ce qui sortira par terre pour l'Espagne , par les bureaux de Bayonne , pas de Béobie , Alcaing & Dainhoa ; pour la Savoye , par les bureaux de Pont-de-Beauvoisin & Champarillan ; pour Geneve , la Suisse , par les bureaux de Seissel & Coulonges , ou par le bureau d'Auxonne ; & d'Auxonne par l'un des bureaux de Gex ou de Pontarlier , suivant la destination ; pour les Pays-Bas & pays de Liege , par les bureaux de la basse ville de Dunkerque , Lille , Valenciennes , Maubeuge & Givet ; dans lesquels bureaux les com-

mis désigneront, en visant les acquits à caution de *transit* qui leur seront représentés, le dernier bureau de la frontière par où les marchandises devront sortir suivant la route; & pour le côté de Luxembourg, par Torcy, & delà par Sédan.

XIV. Les marchandises prohibées ne pourront sortir des ports où elles auront été amenées, pour être envoyées à l'étranger, qu'en présence du commis du fermier & de l'inspecteur des manufactures, pardevant lesquels elles devront être reconnues & conduites au vaisseau si elles sortent par mer, ou chargées sur les voitures si elles sont transportées en *transit* par terre; & les sels & tabacs qui devront être envoyés directement par mer, seront pareillement reconnus & conduits au vaisseau.

XV. Les adjudicataires des marchandises prohibées, qui les expédieront en *transit* dans le cours de l'année d'entrepôt accordé par l'article 12, seront tenus de rapporter dans les six mois du jour de l'expédition, le certificat de sortie du dernier bureau, à peine par forme de confiscation de la marchandise & de l'équipage, le double de l'adjudication, & en outre l'amende portée par les Ordonnances & Réglemens.

XVI. Toutes les marchandises de prises, autres que celles dénommées en l'article 7, auront la faculté de pouvoir être envoyées, tant à l'étranger, qu'aux îles & colonies françaises, soit directement du port de l'adjudication, par mer ou autrement, sans payer aucuns droits; & elles jouiront du bénéfice du *transit* au travers du Royaume, à la charge de passer & sortir par les mêmes bureaux désignés en l'article 13, à l'exclusion de tous autres: & en attendant qu'elles soient destinées & expédiées, elles demeureront enfermées dans les magasins du dépôt sous différentes clefs, comme il est dit en l'article 4.

XVII. Les marchandises permises ne pourront demeurer déposées au magasin sans destination & expédition, plus de six mois, à compter du jour de l'adjudication, après lequel terme les droits en seront acquis & payés au fermier par les adjudicataires; & en cas que dans le cours desdits six mois ils les expédient en *transit* pour l'étranger, ils seront tenus de rapporter dans six mois du jour de l'expédition, le certificat du dernier bureau de sortie, à peine du quadruple des droits.

XVIII. Les marchandises, tant permises que prohibées, qui seront expédiées en *transit*, seront déclarées, visitées & plombées au bureau du port de l'enlèvement, & il sera pris un acquit à caution, portant soumission, sous les peines portées par les articles 15 & 17 du présent Règlement, de rapporter dans le délai de six mois le

certificat de sortie du dernier bureau désigné suivant la route, qui justifie que les plombs se seront trouvés sains & entiers, & que les marchandises contenues aux acquits à caution y auront été vérifiées & trouvées conformes, & qu'elles sont réellement sorties pour l'étranger, & seront lesdits acquits à caution visés dans tous les bureaux de la route, & par les directeurs des fermes dans les villes où il y en a d'établis, après qu'ils auront eux-mêmes reconnu les plombs sains & entiers: & sauf, en cas de soupçon, à en faire faire la vérification dans lesdits bureaux de passage.

XIX. Les marchandises dénommées au présent article, déclarées pour la consommation du Royaume, payeront pour tous droits d'entrée des traites dans tous les bureaux des ports où l'adjudication en aura été faite, deux & demi pour cent du prix de leur adjudication; savoir, acier non ouvré, chairs salées de toutes espèces, chanvre, charbon de terre, cire jaune non ouvrée, cuirs verts ou en poil non salés, cuivre non ouvré, étain non ouvré, laines non filées, lin, plomb non ouvré, & suifs.

XX. Les marchandises dénommées au présent article, déclarées pour la consommation du Royaume, payeront pour tous droits d'entrée des traites dans tous les bureaux des ports où l'adjudication en aura été faite, dix pour cent du prix de leur adjudication; savoir, bouteilles ou flacons de verre, buffles, café autre que celui de Moka, cire jaune ou blanche ouvrée, cuirs apprêtés ou tanés, cuirs dorés, cuivre ouvré, drogueries de toutes sortes, étain ouvré, fer ouvré, fer-blanc ou toile ouvré, linge de table ouvré ou non ouvré, merceries, morue verte ou sèche, & toutes sortes de poisson sec ou salé, papiers de toutes sortes, clincaillerie de toutes sortes, rubans de fil, toiles, futaines & coutils, tapis & tapisseries, & verres de toutes sortes: à l'égard des marchandises dénommées dans l'article 11 du présent Règlement, elles payeront aussi dix pour cent du prix de leur adjudication, dans le cas où la vente en seroit permise pour la consommation du Royaume, conformément à ce qui est porté par ledit article 11, auquel cas seront les étoffes permises, plombées par l'inspecteur des manufactures, & à son défaut par le commis du fermier, d'un plomb particulier, qui servira à faire connoître que lesdites étoffes proviennent des prises; & quant aux sucres de toutes espèces, ils acquitteront les droits du Tarif de 1667.

XXI. Toutes les marchandises de qualité permise, qui seront déclarées pour la consommation du Royaume, autres que celles dénommées

aux articles 19 & 20 du présent Règlement, payeront pour droits d'entrée des traites dans tous les bureaux des ports où l'adjudication en aura été faite, autres que Dunkerque, Marseille & Bayonne, cinq pour cent du prix de leur adjudication; à l'exception néanmoins des soies de toutes sortes, qui acquitteront les droits d'entrée de quatorze sols par livre pesant, imposés par l'Edit de Janvier 1722, & aliénés à la ville de Lyon, où lesdites soies des prises seront dispensées d'être envoyées.

XXII. Dans les cas où les droits des marchandises des prises, réglés par le présent Arrêt à deux & demi ou à cinq pour cent du prix de l'adjudication, pourroient se trouver plus forts que les droits d'entrée ordinaires qui seroient dûs pour aller à la destination déclarée, suivant les Tarifs & Réglemens, entend-Sa Majesté que les droits desdites marchandises soient réduits à ceux portés par lesdits Tarifs & Réglemens; sans que ladite clause puisse avoir lieu pour les marchandises dénommées en l'article 20 du présent Règlement, lesquelles demeureront assujetties aux droits portés par ledit article, pour quelque destination que ce soit dans le Royaume.

XXIII. Les droits des marchandises des prises devant être acquittés suivant le prix de leur adjudication, veut Sa Majesté que la vente & adjudication en soient faites par les Juges de l'Amirauté, par parties d'une même sorte & qualité de marchandises, & que les négocians & autres qui auront à en acquitter les droits, soient tenus de rapporter au bureau avec leur déclaration, un certificat de l'Amirauté, du prix de l'adjudication de la marchandise déclarée, avec le numéro, la date & le nom de l'adjudicataire, portés par l'inventaire: ce qui sera vérifié sur le double dudit inventaire, qui doit être remis au commis du fermier, suivant l'article 5 du présent Règlement; & faite par lesdits négocians & autres de rapporter certificat dans la forme ci-dessus prescrite, les droits seront acquittés à la valeur sur le pied du plus haut prix qui se trouvera porté audit inventaire sur des marchandises de même espèce.

XXIV. Les acquits de paiement des droits de deux & demi, de cinq ou de dix pour cent, suivant l'espèce de marchandise, tiendront lieu, tant des droits d'entrée & droits locaux des traites, dûs dans la province où l'adjudication aura été faite, que de tous autres droits des traites qui pourroient se trouver dûs au passage par terre d'une province à l'autre, même des vingt pour cent dûs sur les marchandises du Levant, pourvu néanmoins que le transport s'en fasse dans les trois mois de la date de l'acquit de paiement

pris au bureau du lieu de l'adjudication: n'entend Sa Majesté exempter les marchandises qui se trouvent sujettes à d'autres droits indépendans des traites ou cinq grosses fermes, lesquels droits seront payés sur les marchandises des prises destinées pour le Royaume, dans les cas où ils seront dûs, indépendamment des droits d'entrée portés par le présent Règlement.

XXV. Sa Majesté a déchargé & décharge les marchandises des prises, des quatre sols pour livre des droits portés par les articles 19, 20, 21 & 22 du présent Règlement.

XXVI. Les droits des marchandises ne seront payés que lorsqu'elles seront enlevées du lieu de l'adjudication pour être transportées dans un autre lieu du Royaume, ou pour être consommées dans le même lieu de l'adjudication; & en cas que les adjudicataires veuillent les tirer du dépôt, & les avoir en leur disposition avant d'en avoir fait la destination, ils seront tenus d'en payer les droits.

XXVII. Les marchandises des prises amenées dans les ports de Dunkerque & de Marseille, qui seront destinées pour l'intérieur ou pour passer en *transit* au travers du Royaume à l'étranger, seront représentées au bureau de la basse ville de Dunkerque ou à celui de Septemes, ou au premier bureau d'entrée près de Marseille, où la déclaration en sera faite à l'ordinaire, & elles seront accompagnées d'un certificat de l'Amirauté, qui fera foi qu'elles proviennent de telle prise, lequel sera dans la forme prescrite par l'article 23, & sera vérifié dans lesdits bureaux sur le double de l'inventaire qui y sera remis à cet effet; & sur lesdits certificats vérifiés, elles seront visitées, pour être ensuite acquittées ou expédiées en *transit*, & plombées, avec acquit à caution & soumission de remplir les conditions prescrites par le présent Règlement.

XXVIII. Les marchandises des prises amenées au port de Bayonne, payeront après l'adjudication, les droits ordinaires de la coutume dans le cas où les adjudicataires y seroient sujets, & elles ne seront assujetties aux droits de deux & demi, de cinq & dix pour cent, qu'à la sortie du coutumat pour la destination du Royaume, & en justifiant, comme il est dit ci-dessus, du prix de leur adjudication: elles jouiront au surplus du bénéfice du *transit*, tant pour les marchandises prohibées qui devront être renvoyées à l'étranger, que pour les marchandises permises que les négocians & autres voudront faire passer à l'étranger; le tout en observant les formalités prescrites en pareil cas par le présent Règlement.

XXIX. En cas de vols & divertissemens des marchandises des prises, le procès sera fait &

parfait aux coupables par les Sieurs Intendans & Commissaires départis, & icelui jugé en dernier ressort conjointement avec les Juges de l'Amirauté & autres gradués au nombre requis par les Ordonnances, Sa Majesté leur attribuant à cet effet, toute cour, juridiction & connoissance, & quant aux fraudes & contraventions au présent Règlement, la connoissance en demeurera aux maîtres des ports & juges qui ont coutume d'en connoître, sauf l'appel à l'ordinaire.

XXX. Le présent Règlement dans tout son contenu aura également lieu pour les marchandises provenant des échouemens des vaisseaux ennemis pendant la présente guerre.

XXXI. Les Juges de l'Amirauté enverront au Sieur Contrôleur-Général des Finances, aussitôt après les adjudications ou jugemens de confiscation des marchandises étrangères, provenant des prises ou échouemens, des extraits ou copies en bonne forme desdites adjudications ou jugemens de confiscation, ensemble des procès-verbaux des prises ou échouemens, & des certificats de reconnoissance, conduite & rechargement des marchandises; ils informeront aussi ledit Sieur Contrôleur-Général des diligences qu'ils auront faites contre les adjudicataires ou autres intéressés aux prises ou échouemens, à peine d'interdiction de leurs charges.

XXXII. Le contenu aux articles ci-dessus aura pareillement lieu pour les prises faites par les vaisseaux de Sa Majesté, & les droits ordonnés par le présent Règlement seront perçus sur les marchandises de toutes les prises faites avant sa publication, comme sur celles qui pourront se faire à l'avenir. Enjoint Sa Majesté aux Sieurs Intendans & Commissaires départis dans les provinces, aux Officiers des Amirautés, maîtres des ports, juges des traites, & tous autres qu'il appartiendra, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution du présent Règlement, sur lequel toutes lettres nécessaires seront expédiées. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Metz le septième jour d'Août 1744.

Signé, PHELYPEAUX.

EXTRAIT DES REGISTRES
du Conseil d'Etat.

LE ROI s'étant fait représenter l'Arrêt de son Conseil d'Etat du 7 Août 1744, portant Règlement sur les marchandises provenant des prises faites en mer sur les ennemis de l'Etat, Sa Majesté auroit reconnu que les dispositions des articles 3, 5 & 29 dudit Arrêt pourroient donner lieu à des difficultés, soit pour les ventes desdites marchandises, soit par rapport aux formalités à observer avant lesdites ventes; &

voulant y pourvoir. Vu lesdits articles 3, 5 & 29 dudit Règlement, oui le rapport du Sieur Orry, Conseiller d'Etat ordinaire & au Conseil Royal, Contrôleur-Général des Finances, le Roi étant en son Conseil a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

La peine d'interdiction portée par les articles 3 & 5 du Règlement du 7 Août 1744, n'aura lieu dans les cas y exprimés, qu'à l'égard du Greffier de l'Amirauté dans chacun des ports où les prises seront conduites; lequel sera tenu sous ladite peine d'interdiction, d'appeler le Directeur des fermes, s'il y en a un, ou à son défaut le Receveur de ladite ferme, pour être présent, tant à l'apposition des sceaux sur les écoutilles, & au procès-verbal de l'état de chaque prise, qu'à la levée desdits sceaux, aux inventaires, ventes & adjudications des prises, & à la signature des procès-verbaux qui en seront dressés, desquels il sera délivré des copies au directeur ou au receveur, ou autre préposé des fermes, aux frais du fermier, sans que, sous quelque prétexte que ce soit, les sceaux puissent être levés qu'en présence des commis des fermes, ou eux dûment appelés, ainsi qu'il est prescrit par ledit article 3 dudit Règlement. Permet Sa Majesté audit directeur ou receveur, dans le cas où il ne pourroit assister à l'apposition des sceaux & autres procédures ci-dessus prescrites, de commettre à cet effet tels commis des fermes qu'il jugera à propos, lesquels commis des fermes signeront auxdits procès-verbaux comme présens, au lieu & place du directeur ou receveur. Ordonne au surplus Sa Majesté que les Officiers des Amirautés, autres que le Greffier, seront & demeureront déchargés de la peine d'interdiction & autres portées par lesdits articles 3 & 5 dudit Règlement; leur enjoignant néanmoins de tenir exactement la main à l'exécution du présent article, en ce qui concerne leur Greffier.

II. L'attribution donnée aux Sieurs Intendans & Commissaires départis, pour connoître conjointement avec les Juges des Amirautés & autres gradués requis par les Ordonnances, des vols & divertissemens de marchandises & autres effets des prises, n'aura lieu qu'à l'égard de ceux qui seront faits depuis l'apposition des sceaux sur les écoutilles des navires, autres néanmoins que les vols & divertissemens des agrêts & apparaux, desquels, ensemble de ceux qui seront faits en mer ou dans les ports avant l'apposition desdits sceaux sur les écoutilles, les Officiers des Amirautés continueront de con-

noître seuls, sauf l'appel à l'ordinaire : dérogeant Sa Majesté pour raison de ce que dessus à la disposition dudit article 29, en ce qui n'est pas conforme au présent.

III. Ordonne au surplus Sa Majesté que ledit Règlement du 7 Août 1744, sera exécuté selon sa forme & teneur. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, d'y tenir la main, de même qu'à l'exé-

cution du présent Arrêt ; & enjoint auxdits Sieurs Intendans & Commissaires départis, & à tous autres qu'il appartiendra, de tenir aussi la main à l'exécution, & du présent Arrêt qui fera lu, publié & affiché par-tout où besoin sera, & sur lequel toutes lettres nécessaires seront expédiées. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le 24 Décembre 1744. *Signé, PHELYPEAUX.*

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Concernant les Poudres provenant des prises faites en mer.

Du premier Décembre 1744.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

LE ROI s'étant fait représenter en son Conseil, l'Arrêt rendu en icelui le 13 Novembre 1708, qui prescrit ce qui sera observé pour empêcher le versement des poudres qui seront amenées dans les ports du Royaume, appartenant aux armateurs ou autres particuliers, même de celles provenant des prises faites sur les ennemis, dont Sa Majesté permet aux armateurs de disposer pour les armemens qu'ils pourront faire, ou pour les emporter hors du Royaume, même de les vendre pour être portées à l'étranger, sauf à les laisser dans les magasins de l'adjudicataire général de la ferme desdites poudres, jusques à l'embarquement qui en sera fait : & Sa Majesté étant privée par ces simples dispositions du secours qu'Elle pourroit tirer desdites poudres, soit pour les armemens qu'Elle ordonne, soit pour remplir ses magasins, Elle a jugé nécessaire de faire connoître ses intentions à cet égard, sans rien changer aux dispositions contenues audit Arrêt : oui le rapport du Sieur Orry, Conseiller d'Etat ordinaire, & au Conseil Royal, Contrôleur-Général des Finances, Sa Majesté étant en son Conseil, a ordonné & ordonne, que l'Arrêt de son Conseil du 13 Novembre 1708, continuera d'être exécuté selon sa forme & teneur ; & en conséquence que, conformément à icelui, toutes les poudres provenant des prises faites ou à faire, ou autres appartenant aux armateurs ou aux particuliers, seront déposées à leur arrivée dans les magasins du fermier, ou dans ceux de Sa Majesté, dont le commis dudit fermier aura une clef, sans qu'el-

les puissent être mises ailleurs, sous quelque prétexte que ce soit ; permet Sa Majesté aux armateurs de disposer desdites poudres pour les armemens qu'ils pourront faire, ou pour les emporter hors du Royaume, même de les vendre, soit par traité particulier ou par adjudication ; à la charge par ceux qui les achèteront ou s'en rendront adjudicataires de les porter à l'étranger, & jusques à l'embarquement de les laisser dans lesdits magasins, sans qu'elles puissent être transportées ni entreposées ailleurs, à peine de confiscation, & de 300 livres d'amende. Fait Sa Majesté défenses sous les mêmes peines de confiscation, & de 300 livres d'amende auxdits armateurs & propriétaires desdites poudres, d'en faire aucun commerce directement ni indirectement pour la consommation intérieure du Royaume, sans le consentement du fermier, dont les commis qui auront les clefs desdits magasins, seront tenus de les ouvrir toutes fois & quantes qu'ils en seront requis ; en sorte que les propriétaires qui voudroient les en tirer, soit pour l'armement des vaisseaux, ou pour les porter à l'étranger, n'en souffrent aucun retardement ; le tout en cas que Sa Majesté ne juge pas à propos de les employer pour son service, auquel cas Elle les fera payer aux armateurs ou autres propriétaires sur le pied de dix sols la livre, y compris le baril. Enjoint Sa Majesté aux Sieurs Intendans & Commissaires départis dans les provinces & généralités, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, privativement à tous autres Juges auxquels Sa Majesté en interdit la connoissance.

Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le premier Décembre 1744.

Signé, PHELYPEAUX.

LETTRE du Roi à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, en date du 5 Février 1745.

MON COUSIN, ayant jugé à propos par Arrêt de mon Conseil d'Etat du premier du mois de Décembre dernier, de régler ce qui doit être observé par rapport aux poudres provenant

des prises qui sont faites en mer sur mes ennemis, je vous fais cette lettre pour vous dire que mon intention est, que vous donniez connoissance dudit Arrêt qui est ci-joint, aux Officiers des Amirautés, afin qu'ils se conforment, en ce qui les concerne, aux dispositions qu'il contient, & la présente n'étant à autre fin: je prie Dieu qu'il vous ait, Mon Cousin, en sa sainte & digne garde. Écrit à Versailles le 5 Février 1745. Signé, LOUIS. *Et plus bas,* PHELYPEAUX.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

Servant de Règlement pour empêcher l'abus dans l'exemption des droits des cinq grosses Fermes, accordée sur les vivres, vins, eaux-de-vie & autres boissons servant à l'avitaillement des vaisseaux armés en course, ainsi que sur les munitions de guerre & ustensiles nécessaires pour lesdits armemens: & assujettit aux droits tous avituaillemens & équipemens de navires pour quelque destination que ce puisse être, autres que les armemens en course & les genres de commerce qui ont été exemptés des droits par les Réglemens qui leur sont propres.

Du 6 Avril 1745.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

VU par le Roi, étant en son Conseil, les Requêtes présentées par différens armateurs du Royaume, tendantes à ce qu'il plaise à Sa Majesté exempter ceux qui armeront en course pendant la présente guerre, de tous droits de sortie sur les vivres, vins & eaux-de-vie servant à l'avitaillement de leurs navires: le Mémoire en réponse des Fermiers-Généraux, contenant qu'il est de la connoissance du Conseil, qu'ils se sont déjà portés à consentir que les farines, légumes, fromages, beurres, lards & chairs salées qui seront embarqués sur les navires armés en course, ne payassent aucuns droits de sortie des traites; qu'à l'égard des vins & eaux-de-vie, ils ont représenté qu'outre la perte que les fermes souffriroient pour la consommation des équipages, il y auroit encore plus à craindre de l'abus qu'on pourroit faire d'une exemption sur tous les vins & eaux-de-vie qui seroient embarqués sous prétexte de la course, & qui seroient employés à toutes sortes de commerce: que cependant si le Conseil juge qu'il soit aisé d'établir à cet égard des formalités & des conditions assez étroites pour diminuer l'objet de l'abus, ils sont

prêts à donner encore de nouvelles marques de leur zèle, en consentant à l'exemption demandée pour les droits de sortie des traites, sur les vins, eaux-de-vie & autres boissons destinées pour les navires armés pour la course, uniquement; mais que pendant qu'ils veulent bien se prêter à la faveur que peut exiger la course, ils espèrent que le Conseil trouvera juste de remédier en même temps à l'usage abusif qui s'est introduit dans quelques ports du Royaume par la facilité des commis, de ne faire payer aucuns droits sur ce qui leur est déclaré servir à l'avitaillement des navires pour quelque destination que ce soit; d'où il résulte une différence dans la régie & un préjudice considérable aux droits du Roi: que cet abus est d'autant plus évident, qu'il n'y a que certains genres de commerce utiles & privilégiés, comme ceux de la Compagnie des Indes, des Isles & des Colonies Françaises, qui, par les différens Réglemens qui leur sont propres, ayant été expressément exemptés des droits de sortie dûs sur les denrées qui s'embarquent pour l'avitaillement des navires, ce qui prouve que toutes les autres sortes de

commerce y demeurant assujetties, à quoi ils supplient très-humblement Sa Majesté de pourvoir. Vu aussi l'avis des Députés au Bureau du Commerce, où le rapport du Sieur Orry, Conseiller d'Etat ordinaire & au Conseil Royal, Contrôleur-Général des Finances, le Roi étant en son Conseil, a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les navires qui seront uniquement armés pour la course pendant la présente guerre, jouiront de l'exemption des droits de sortie des traites des ports où ils seront armés, pour les vivres, vins, eaux-de-vie & autres boissons servant à leur avituaillement, & ce sous les conditions ci-après réglées.

II. S'il est embarqué dans les navires qui seront armés en course, aucunes marchandises & autres choses que vituailles, munitions de guerre & ustensiles servant auxdits navires, l'exemption accordée par le premier article n'aura point lieu.

III. Chaque armateur pour la course sera tenu de représenter au bureau des fermes, la commission en guerre qui lui aura été accordée par M. l'Amiral, & d'y remettre un *duplicata* du rôle de son équipage, certifié par le Commissaire de la Marine, ou autre Officier chargé du Bureau des Classes.

IV. Il ne pourra être embarqué en exemption des droits sur chaque navire armé en course, une plus forte provision de vins & eaux-de-vie que pour trois mois, & dans la proportion établie par l'article suivant.

V. Il sera passé en exemption pour chaque homme d'équipage pendant lesdits trois mois, ou trois quarts de pinte de vin mesure de Paris par jour, ou l'équivalent en eau-de-vie, à raison du quart de ce qui est accordé en vin, chaque volontaire sera réputé homme d'équipage, & deux mousses ne seront comptés que pour un homme.

A l'égard des officiers marins, il leur sera passé en exemption, pendant le même temps, une ration & demie de vin par jour, l'équivalent en eau-de-vie à raison du quart de ce qui est accordé en vin.

VI. Au retour du navire dans le port d'où il sera parti, il sera fait par le fermier ou ses préposés, un recensement de tous les vins & eaux-de-vie qui s'y trouveront encore en nature, dont il sera dressé procès-verbal; & ce qui aura été consommé au-delà de la quantité ci-dessus réglée, à proportion du temps que le navire aura été dehors, sera sujet aux droits de sortie, sans que pour raison du déchet ou coulage, &

sous quelque autre prétexte que ce soit, il puisse être fait aucune diminution, de quoi il sera pris soumission & caution au bureau des fermes avant le départ.

VII. Les vins & eaux-de-vie qui auront été embarqués en exemption de droits pour la course, & qui n'y auront point été consommés, ne pourront demeurer à bord plus de trois jours après le retour dans le port du départ, lequel temps passé ils seront déchargés, si mieux n'aime l'armateur faire sa déclaration de la quantité qui lui en restera au jour de l'arrivée de son navire, & lorsqu'il remettra en mer, laquelle déclaration le fermier pourra faire vérifier par ses commis, pour être ladite quantité imputée sur celle dont l'armateur pourroit avoir besoin pour un nouveau voyage.

VIII. Les navires qui reviendront dans un autre port que celui où ils auront été armés en course, ne pourront y décharger aucuns vins ni eaux-de-vie, qu'en payant par l'armateur ou capitaine les droits de sortie des traites dûs au lieu du départ, & ceux d'entrée & autres dûs au port où ils auront abordé, si ce n'est dans les cas forcés d'une visite ou d'un radoub, dans lesquels l'armateur ou capitaine sera tenu de faire sa déclaration au bureau des fermes, & d'entreposer ses boissons sous la clef du fermier, si le commis l'exige.

IX. En cas de fraude reconnue, faite sous l'apparence de la course, soit par un commerce de vins & eaux-de-vie, soit par un versement sur les côtes du Royaume ou autrement, l'armateur ou le capitaine sera condamné à une amende de trois mille livres, qui ne pourra être remise ni modérée, & au paiement de laquelle le navire, agrès & apparaux seront affectés par privilège, sans préjudice à la contrainte par corps contre le capitaine.

X. Entend au surplus S. M. que tous avituaillemens & équipemens de navires, pour quelque destination que ce puisse être, soient assujettis aux droits ordinaires des fermes, à l'exception seulement des genres de commerce qui, par les Edits, Lettres-Patentes, Déclarations & Arrêts du Conseil qui leur sont propres, en ont été expressément exemptés, Sa Majesté déclarant abusif tout usage contraire.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, aux Intendants & Commissaires de la Marine, Juges des Amirautés, Maîtres des ports & Juges des Traités, de tenir, chacun en droit soi, la main à l'exécution du présent Règlement, sur lequel toutes Lettres nécessaires seront expédiées. Fait au Conseil d'Etat du Roi, S. M. y étant, tenu à Versailles le 6 Avril 1745. *Signé*, PHELYPEAUX.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant Règlement pour les marchandises des prises faites en mer sur les ennemis de l'Etat.

Du 15 Mars 1757.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

LE ROI s'étant fait représenter en son Conseil la Déclaration de Sa Majesté du 15 Mai dernier, portant la suspension de dixième de l'Amiral de France, & autres encouragemens pour la course contre les ennemis de l'Etat, les Arrêts rendus en son Conseil les 7 Août & 24 Décembre 1744, portant Règlement pour les marchandises des prises faites en mer sur lesdits ennemis, & celui du 6 Avril 1745, servant de Règlement pour empêcher les abus dans l'exemption des droits des cinq Grosses Fermes, accordée par ledit Arrêt, Sa Majesté auroit considéré qu'étant également juste & nécessaire de concilier les faveurs que méritent les armemens en course, avec l'intérêt des manufactures du Royaume, & la sûreté des droits des Fermes, le seul moyen de remplir ces différens objets, est d'une part, de faciliter par le *transit* le passage à l'étranger des marchandises des prises, & d'imposer sur celles qui se consomment dans le Royaume, des droits qui, sans nuire à leur débit, soient néanmoins capables d'empêcher qu'elles ne portent préjudice aux marchandises originaires; & d'autre part, de prendre toutes les précautions convenables pour prévenir les abus qui pourroient naître des exemptions que Sa Majesté n'a entendu accorder qu'à ce qui est uniquement destiné pour la course: Sur quoi, oui le rapport du Sieur Peirenc de Moras, Conseiller ordinaire & au Conseil Royal, Contrôleur-Général des Finances; le Roi étant en son Conseil, a ordonné & ordonne:

ARTICLE PREMIER.

Les marchandises des prises, de quelque qualité qu'elles soient, pourront entrer & être déchargées dans tous les ports du Royaume où aborderont les vaisseaux armés en course, nonobstant les Arrêts & Réglemens qui ont pro-

hibé ou fixé par certains ports & bureaux, l'entrée des différentes especes de marchandises.

II. A l'arrivée de chaque prise dans le port où elle sera conduite, l'adjudicataire général des Fermes de Sa Majesté, ou son préposé, aura la faculté d'envoyer des commis & gardes sur le navire, pour le surveiller en la maniere accoutumée.

III. Le directeur des fermes, s'il y en a un, ou à son défaut le receveur desdites fermes, sera appelé pour assister au procès-verbal de l'état de la prise, & à l'apposition des sceaux sur les écoutilles, de même qu'à la levée desdits sceaux, aux inventaires, ventes & adjudications des prises, & à la signature des procès-verbaux qui en seront dressés, desquels il sera délivré des copies au directeur ou au receveur, ou autre préposé des fermes, aux frais du fermier; Sa Majesté faisant très-expresses inhibitions & défenses aux Officiers des Amirautés, de procéder, sous quelque prétexte que ce soit, à la levée des sceaux, auxdits inventaires, ventes & adjudications des prises, & à la signature desdits procès-verbaux, qu'en présence des commis des fermes, ou eux dûment appelés, à peine d'en demeurer responsables en leur propre & privé nom, & de tous dommages & intérêts. Permet Sa Majesté audit directeur ou receveur, dans le cas où il ne pourroit assister à l'apposition des sceaux & autres procédures ci-dessus prescrites, de commettre à cet effet tels commis des fermes qu'il jugera à propos, lesquels commis signeront aux procès-verbaux, au lieu & place du directeur ou receveur.

IV. Il ne sera déchargé aucune marchandise des prises, ni des vaisseaux armés en course, qu'en présence des commis des fermes. Lesdites marchandises seront mises dans un magasin ou lieu sûr, établi aux dépens des armateurs, sous deux clefs différentes, dont l'une sera remise au

Juge de l'Amirauté, & l'autre au commis du fermier; & au cas que les propriétaires ou adjudicataires desdites marchandises requièrent qu'il leur soit remis une troisième clef, elle sera délivrée à l'armateur du navire qui aura fait la prise, ou à son préposé.

V. N'entend Sa Majesté rien changer à ce qui se pratique dans les ports de Marseille & Dunkerque, lesquels seront maintenus dans leurs franchises, en observant ce qui est prescrit à leur égard par l'article 24 du présent Règlement. N'entend aussi Sa Majesté que les navires françois repris sur les Anglois, & conduits directement dans les ports du Royaume, sans avoir touché à aucun port étranger, soient sujets aux dispositions du présent Règlement.

VI. Les marchandises dénommées au présent article continueront d'être prohibées, & l'adjudication n'en pourra être faite qu'à condition d'être renvoyées à l'étranger, sans pouvoir être expédiées pour Dunkerque ni pour les Colonies Françaises: savoir, étoffes de soie des Indes, de la Chine ou du Levant, écorces d'arbres, glaces de miroirs de toute espèce, mouchoirs des Indes, sel étranger & tout sel de salpêtre & de verrerie, tabacs, toiles peintes ou teintes, les draps, étoffes & couvertures de toutes sortes de laines, fil, soie, poil ou coton; les brocards, velours, damas, taffetas & autres étoffes, & rubans d'or, d'argent & de soie; les bas & autres ouvrages de bonneterie de toutes sortes, & les chapeaux de toutes sortes.

VII. A l'égard des marchandises dont la Compagnie des Indes a le commerce ou privilège exclusif, telles que le café de Moka, le castor en peau ou en poil, les mouchoirs, les mousselines & toiles de coton blanches; elle pourra faire vendre à son profit les cafés de Moka, & les castors en peau & en poil dont elle se fera rendue adjudicataire, comme aussi faire transporter en *transit* au travers du Royaume, dans ses magasins à l'Orient, les marchandises des Indes dont l'adjudication lui aura été faite, pour y être vendues dans ses ventes publiques; à la charge de marquer de ses plombs & bulletins les mousselines, toiles de coton blanches & mouchoirs qui pourront être vendus pour être consommés dans le Royaume, & à la charge par les adjudicataires de renvoyer à l'étranger les étoffes de soie des Indes, écorces d'arbres, & toiles peintes ou teintes: le tout ainsi qu'il en est usé pour les marchandises des Indes provenant du commerce de ladite Compagnie.

VIII. Pourra aussi l'adjudicataire général des fermes, comme ayant le privilège exclusif du tabac, disposer à son profit des tabacs des prises

dont il se sera rendu adjudicataire; & quant aux tabacs qui seront adjugés à d'autres, les adjudicataires seront tenus de les renvoyer à l'étranger directement par mer, ou à Dunkerque, du port où l'adjudication aura été faite, sans pouvoir les faire voiturier par terre.

IX. Les adjudicataires du sel étranger seront pareillement tenus de les renvoyer directement par mer à l'étranger, l'introduction en étant défendue dans tout le Royaume.

X. Les adjudicataires des marchandises prohibées par l'article 6, auront un an de délai, à compter du jour de l'adjudication, pour les faire passer à l'étranger; & cependant elles demeureront renfermées dans les magasins du dépôt, sous deux clefs, comme il est dit à l'art. 4; & après le terme d'un an il y sera pourvu par Sa Majesté, ainsi qu'il appartiendra.

XI. Les adjudicataires desdites marchandises prohibées, autres que le sel & le tabac, auront la faculté de les envoyer par terre à l'étranger, par forme de *transit*, au travers du Royaume, sans payer aucuns droits, à la charge de passer & sortir par les ports & bureaux ci-après dénommés, à l'exclusion de tous autres; savoir, pour ce qui sortira du Royaume par mer, par Dunkerque, Calais, Saint-Vallery, Dieppe, le Havre, Honfleur, Saint-Malo, le Port-Louis, Paim-beuf, la Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Cette, Agde & Marseille; & à l'égard de ce qui sortira par terre pour l'Espagne, par les bureaux de Bayonne, Pas-de-Beahobie, Ascaing & Ainhoa; pour la Savoye, par les bureaux de Pont-de-Beauvoisin & Chaparillan; pour Geneve & la Suisse, par les bureaux de Seissel & Colonges, ou par le bureau d'Auxonne; & d'Auxonne, par l'un des bureaux de Gex ou de Pontarlier, suivant la destination; pour les Pays-Bas & Pays de Liege, par les bureaux de la basse ville de Dunkerque, Lille, Valenciennes, Maubeuge & Givet: dans lesquels bureaux les commis désigneront, en visant les acquits à caution de *transit* qui leur seront représentés, le dernier bureau de la frontière par où les marchandises devront sortir, suivant la route; & pour le côté de Luxembourg, par Torey, & de là par Sedan.

XII. Les marchandises prohibées ne pourront sortir des ports où elles auront été amenées, pour être envoyées à l'étranger, qu'en présence du commis du fermier, pardevant lequel elles devront être reconnues & conduites au vaisseau, si elles sortent par mer ou chargées sur les voitures; sans que celles qui sortiront par mer puissent être entreposées dans aucun port intermédiaire. A l'égard des sels & des tabacs, qui ne pourront être envoyés à l'étranger que par mer,

ils

ils seront pareillement reconnus & conduits au vaisseau.

XIII. Les adjudicataires des marchandises prohibées, qui les expédieront en *transit* dans le cours de l'année d'entrepôt accordée par l'article 10, seront tenus de rapporter dans les six mois du jour de l'expédition, le certificat de sortie du dernier bureau; à peine de payer, par forme de confiscation de la marchandise & de l'équipage, le double de l'adjudication, & en outre l'amende portée par les Ordon. & Réglemens.

XIV. Toutes les marchandises des prises, autres que celles dénommées à l'article 6, auront la faculté de pouvoir être envoyées, sans payer aucuns droits, tant à l'étranger qu'aux îles & colonies Françaises, directement du port de l'adjudication, pour celles qui sortiront par mer; & elles jouiront du bénéfice du *transit* au travers du Royaume, à la charge de passer & sortir par les bureaux désignés en l'article 11, à l'exclusion de tous autres; & en attendant qu'elles soient destinées & expédiées, elles demeureront enfermées dans les magasins du dépôt sous différentes clefs, comme il est dit en l'art. 4.

XV. Les marchandises permises ne pourront demeurer déposées au magasin sans destination & expédition, plus de six mois, à compter du jour de l'adjudication, après lequel terme les droits en seront acquits & payés au fermier par les adjudicataires; & en cas que dans le cours desdits six mois ils les expédient en *transit* pour l'étranger, ils seront tenus de rapporter dans six mois du jour de l'expédition, le certificat du dernier bureau de sortie, à peine du quadruple des droits. Veut néanmoins Sa Majesté que celles desdites marchandises permises qui seroient déclarées pour les colonies Françaises, avant l'expiration de six mois d'entrepôt, jouissent encore de six autres mois sans être sujettes à aucuns droits; mais que si, après avoir été déclarées pour lesdites colonies, la destination en étoit changée, ou pour l'étranger ou pour le Royaume, dans le cours des six derniers mois, les propriétaires desdites marchandises soient tenus de payer les droits d'entrée & moitié de ceux de sortie de celles qui passeroient à l'étranger, & les droits d'entrée avec moitié en sus, pour celles qui seroient destinées à la consommation du Royaume.

XVI. Les marchandises, tant permises que prohibées, qui seront expédiées en *transit*, seront déclarées, visitées & plombées au bureau du port de l'enlèvement, & il sera pris un acquit à caution portant soumission, sous les peines portées par les articles 13 & 15 du présent Règlement, de rapporter dans le délai de six

mois le certificat de sortie du dernier bureau désigné suivant la route, qui justifie que les plombs se seront trouvés sains & entiers, & que les marchandises contenues aux acquits à caution y auront été vérifiées & trouvées conformes, & qu'elles sont réellement sorties pour l'étranger; & seront lesdits acquits à caution visés dans tous les bureaux de la route, & par les Directeurs des fermes dans les villes où il y en a d'établis, après qu'ils auront eux-mêmes reconnu les plombs sains & entiers, & sauf, en cas de soupçon, à en faire la vérification dans lesdits bureaux de passage.

XVII. Les marchandises dénommées au présent article, déclarées pour la consommation du Royaume, payeront pour tous droits d'entrée des traites dans tous les bureaux des ports où l'adjudication en aura été faite, deux & demi pour cent du prix de leur adjudication; savoir, acier non ouvré, chairs salées de toute espèce, cire jaune non ouvrée, cuirs verts ou en poil non salés, cuivre non ouvré, étain non ouvré, plomb non ouvré, & suifs.

XVIII. Les marchandises dénommées au présent article, déclarées pour la consommation du Royaume, payeront pour tous droits d'entrée des traites, dans tous les bureaux des ports où l'adjudication en aura été faite, dix pour cent du prix de leur adjudication, savoir, *charbon de terre*, bouteilles ou flacons de verre, buffles, café, autre que celui de Moka, cire jaune ou blanche ouvrée, cuirs apprêtés ou tannés, cuirs dorés, cuivre ouvré, drogueries de toutes sortes, étain ouvré, fer ouvré, fer-blanc ou tôle ouvré, linge de table ouvré ou non ouvré, mercerie, morue verte ou sèche, & toute sorte de poisson sec ou salé, papiers de toutes sortes, clincaillerie de toutes sortes, rubans de fil, toiles, futaines & couils, tapis & tapisseries, & verres de toutes sortes; & quant aux sucres de toute espèce, ils acquitteront les droits du tarif de 1667.

XIX. Toutes les marchandises de qualité permise, qui seront déclarées pour la consommation du Royaume, autres que celles dénommées aux articles 17 & 18 du présent Règlement, payeront pour tous droits d'entrée des traites des ports où l'adjudication en aura été faite, autres que Marseille, Bayonne & Dunkerque, cinq pour cent du prix de leur adjudication, à l'exception néanmoins des soies de toutes sortes, qui acquitteront les droits d'entrée de quatorze sols par livre pesant, imposés par l'Édit de Janvier 1722; & seront lesdites soies de prises dispensées d'être envoyées à Lyon.

XX. Dans le cas où les droits des marchandises des prises, réglé par le présent Arrêt, à deux & demi ou à cinq pour cent du prix de l'adjudication, pourroient se trouver plus forts que les droits d'entrée ordinaires qui seroient dûs pour aller à la destination déclarée, suivant les tarifs & Réglemens; entend Sa Majesté que les droits desdites marchandises soient réduits à ceux portés par lesdits tarifs & Réglemens, sans que ladite clause puisse avoir lieu pour les marchandises dénommées en l'article 18 du présent Règlement, lesquelles demeureront assujetties aux droits portés par ledit article, pour quelque destination que ce soit dans le Royaume.

XXI. Les droits des marchandises des prises devant être acquittés suivant le prix de leur adjudication, veut Sa Majesté que la vente & adjudication en soient faites par les juges de l'Amirauté, par parties d'une même sorte & qualité de marchandises, & que les négocians & autres qui auront à en acquitter les droits, soient tenus de rapporter au bureau des Fermes, avec leur déclaration, un certificat de l'Amirauté, du prix de l'adjudication de la marchandise déclarée, avec le numéro, la date & le nom de l'adjudicataire portés par l'inventaire; ce qui sera vérifié sur le double dudit inventaire qui doit être remis au commis du fermier, suivant l'article 3 du présent Règlement; & faute par lesdits négocians & autres de rapporter certificat dans la forme ci-dessus prescrite, les droits seront acquittés à la valeur, sur le pied du plus haut prix qui se trouvera porté audit inventaire sur les marchandises de même espece.

XXII. Les acquits de paiement des droits de deux & demi, de cinq ou de dix pour cent, suivant l'espece de marchandise, tiendront lieu, tant des droits d'entrée & droits locaux des traites dûs dans la province où l'adjudication en aura été faite, que de tous autres droits des traites qui pourroient se trouver dûs au passage par terre d'une province à l'autre, même des vingt pour cent dûs sur les marchandises du Levant; pourvu néanmoins que le transport s'en fasse dans les trois mois de la date de l'acquit de paiement pris au bureau du lieu de l'adjudication. N'entend Sa Majesté exempter les marchandises qui se trouvent sujettes à d'autres droits indépendans des traites ou cinq grosses fermes, lesquels droits seront payés sur les marchandises des prises destinées pour le Royaume, dans les cas où ils seront dûs, indépendamment des droits d'entrée portés par le présent Règlement.

XXIII. Les droits des marchandises ne se-

ront payés que lorsqu'elles seront enlevées du lieu de l'adjudication pour être transportées dans un autre lieu du Royaume, ou pour être consommées dans le lieu de l'adjudication; & en cas que les adjudicataires veuillent les tirer du dépôt & les avoir en leur disposition avant d'en avoir fait la destination, ils seront tenus d'en payer les droits.

XXIV. Les marchandises des prises conduites dans le port de Dunkerque, qui seront destinées pour l'intérieur, ou pour passer en *transit* au travers du Royaume à l'étranger, seront représentées au bureau de la basse-ville de Dunkerque, où la déclaration en sera faite à l'ordinaire, & elles seront accompagnées d'un certificat de l'Amirauté, qui fera foi qu'elles proviennent de telle prise, lequel sera dans la forme prescrite par l'article 21, & sera vérifié dans ledit bureau sur le double de l'inventaire qui y sera remis à cet effet; & sur lesdits certificats vérifiés, elles seront visitées pour être ensuite acquittées ou expédiées en *transit* & plombées, avec acquit à caution & soumission de remplir les conditions prescrites par le présent Règlement. Il en sera usé de même au bureau de Septême ou autres premiers bureaux d'entrée près de Marseille, pour les marchandises des prises conduites dans ce port, & qui delà seront envoyées dans l'intérieur du Royaume, ou à l'étranger par *transit*; réservant néanmoins Sa Majesté à l'adjudicataire général des fermes, & à ses commis établis à Marseille, la faculté de prendre connoissance des marchandises desdites prises qui y seront amenées, & de s'opposer à l'introduction de celles qui y sont défendues par les Réglemens. Entend Sa Majesté que les tabacs de prise qui entreront dans la Flandre Françoise par le bureau de la basse Ville de Dunkerque, acquittent audit bureau le droit de trente sols par livre de tabac imposé par la Déclaration du 4 Mai 1749.

XXV. Les marchandises des prises amenées au port de Bayonne, payeront après l'adjudication, les droits ordinaires de la coutume dans le cas où les adjudicataires y seroient sujets, & elles ne seront assujetties aux droits de deux & demi, de cinq & de dix pour cent, qu'à la sortie du courtumât pour la destination du Royaume, & en justifiant, comme il est dit ci-dessus, du prix de leur adjudication: elles jouiront au surplus du bénéfice du *transit*, tant pour les marchandises prohibées qui devront être renvoyées à l'étranger, que pour les marchandises permises, que les négocians & autres voudront faire passer à l'étranger; le tout en observant les formalités prescrites en pareil cas par le présent Règlement, pourvu néanmoins que lesdites

marchandises permises n'ayant pas été en la disposition desdits négocians ou autres non privilégiés, enforte que l'exemption des droits d'entrée & de sortie ne porte que sur celles desdites marchandises qui passeront directement en *transit* à l'étranger, sans avoir été en la disposition des adjudicataires. Vent Sa Majesté que les tabacs provenant des prises, & destinés pour la consommation de ladite ville de Bayonne, acquittent le droit de 30 s. par livre de tabac imposé par la Déclaration du 4 Mai 1749.

XXVI. La connoissance des fraudes & contraventions au présent Règlement, demeure aux maîtres des Ports & Juges qui ont coutume d'en connoître; sauf l'appel, ainsi que de droit.

XXVII. Le présent Règlement dans tout son contenu sera exécuté pour les marchandises provenant des échouemens des navires pendant la présente guerre.

XXXIII. Le contenu aux articles ci-dessus, aura pareillement lieu pour les prises faites par les vaisseaux de Sa Majesté, & les droits ordonnés par le présent Règlement, seront perçus sur les marchandises de toutes les prises faites avant sa publication, comme sur celles qui pourrout se faire à l'avenir.

XXIX. Les navires uniquement armés pour la course pendant la présente guerre, jouiront conformément à l'article 9 de la déclaration du 15 Mai 1756, de l'exemption des droits de traites sur les vivres, vins, eaux-de-vie & autres boissons servant à leur avitaillement, ainsi que sur les bois, goudrons, cordages, ancres, voiles, armes, munitions de guerre, ustensiles, & toutes marchandises généralement servant à la construction, équipement & armement desdits navires, & s'il est embarqué dans lesdits navires, destinés pour la course d'autres marchandises que celles ci-dessus mentionnées, ladite exemption n'aura pas lieu.

XXX. Chaque armateur pour la course, sera tenu de représenter au bureau des fermes du port de l'armement, la commission en guerre qui lui aura été accordée par M. l'Amiral, & d'y remettre un *duplicata* du rôle de son équipage, certifié par le Commissaire de la Marine ou autre Officier chargé du bureau des classes.

XXXI. Il ne pourra être embarqué en exemption des droits, sur chaque navire armé en course, une plus forte provision de vins & eaux-de-vie que pour trois mois, & dans la proportion établie par l'article suivant.

XXXII. Il sera passé en exemption pour chaque homme d'équipage pendant lesdits trois mois, ou trois quarts de pinte de vin mesure de Paris par jour, ou l'équipolent en eau-de-vie,

à raison du quart de ce qui est accordé en vin; chaque volontaire sera réputé homme d'équipage, & deux mouffes ne seront comptés que pour un homme; à l'égard des officiers mariniens, il leur sera passé en exemption pendant le même temps une ration & demie de vin par jour, ou l'équivalent en eau-de-vie, à raison du quart de ce qui est accordé en vin.

XXXIII. Au retour du navire dans le port d'où il sera parti, il sera fait par le Fermier ou ses préposés un recensement de tous les vins & eaux-de-vie qui s'y trouveront encore en nature, dont il sera dressé procès-verbal, & ce qui aura été consommé au delà de la quantité ci-dessus réglée, à proportion que le navire aura été dehors, sera sujet aux droits, sans que pour raison du déchet ou coulage, & sous quelque autre prétexte que ce soit, il puisse être fait aucune diminution, de quoi il sera pris soumission & caution au bureau des fermes avant le départ.

XXXIV. Les vins & eaux-de-vie qui auront été embarqués en exemption des droits pour la course, & qui n'y auront point été consommés, ne pourront demeurer à bord plus de trois jours après le retour dans le port du départ, lequel temps passé ils seront déchargés, si mieux n'aime l'armateur faire sa déclaration de la quantité qui lui en restera au jour de l'arrivée de son navire, & lorsqu'il remettra en mer: laquelle déclaration le fermier pourra faire vérifier par ses commis, pour être ladite quantité imputée sur celle dont l'armateur pourroit avoir besoin pour un nouveau voyage.

XXXV. Les navires qui reviendront dans un autre port que celui où ils auront armé en course, ne pourront y décharger aucuns vins ni eaux-de-vie, qu'en payant par l'armateur ou capitaine tous les droits dûs au lieu du départ & ceux dûs au port où ils auront abordé, si ce n'est dans les cas forcés d'une visite ou d'un radoub, dans lesquels cas l'armateur ou capitaine sera tenu de faire sa déclaration au bureau des fermes, & d'entreposer ses boissons sous la clef du fermier si le commis l'exige.

XXXVI. En cas de fraude reconnue faite sous l'apparence de la course; soit par un commerce de vins & eaux-de-vie, soit par un versement sur les côtes du Royaume ou autrement, l'armateur ou le capitaine sera condamné à une amende de trois mille livres, qui ne pourra être remise ni modérée, & au payement de laquelle le navire, agrès & apparaux seront affectés par privilège, sans préjudice à la contrainte par corps contre le capitaine. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, aux sieurs Intendans

& Commissaires départis dans les provinces, l'exécution du présent Règlement. Fait au Conseil d'État du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le quinze Mars mil sept cent cinquante-sept. *Signé*, PEIRENC DE MORAS.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

D U R O I,

Qui, en confirmant un Arrêt de la Cour des Monnoies du 19 Octobre 1745, ordonne l'exécution des Réglemens concernant les matieres & vaisseles d'or & d'argent; enjoint à tous Officiers de Justice, & aux Officiers des Amirautés de s'y conformer.

Du premier Février 1746.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUR la Requête présentée au Roi en son Conseil, par les Officiers de l'Amirauté de Calais, & par le sieur Joseph Fossecave, négociant en ladite Ville de Calais, contenant que par Arrêt de la Cour des Monnoies du 19 Octobre dernier, ledit sieur Fossecave a été condamné à restituer & rapporter une somme de 16581. 1 f. 3 d. pour le montant du prix & valeur des matieres & ouvrages d'argent dont il étoit dépositaire, qui ont été vendus à l'encan suivant le procès-verbal de vente qui en a été fait le 5 Juillet précédent, laquelle somme demeurera acquise & confisquée au profit de S. M. & lefd. Officiers de l'Amirauté ont été condamnés en 6632 liv. 5 f. d'amende, faisant le quadruple du montant desdites matieres & ouvrages d'argent par eux vendus; pour raison desquelles condamnations ils sont poursuivis à la Requête du Procureur Général de Sa Majesté en ladite Cour des Monnoies. Et comme les supplians se flattent de n'être tombés en aucune contravention, parce que les Réglemens qui défendent la vente publique des ouvrages d'Orfèverie, & qui veulent que ces matieres & ouvrages soient portés aux Hôtels des Monnoies ne regardent que les Officiers des Justices ordinaires créés pour la vente des meubles, & ne peuvent concerner les Officiers des Amirautés qui sont seulement & sans intérêt la vente des prises faites en mer sur les ennemis de l'État: Que d'ailleurs les Réglemens Généraux ne leur sont point connus, ne leur ayant été envoyés ni adressés, & que les Amirautés ont toujours été distinguées des autres justices quant à l'exactitude des Réglemens

Généraux, dans lesquels le Roi a souvent déclaré n'avoir point entendu les comprendre, étant régies par des loix *ad hoc*, que M. l'Amiral leur fait passer à chaque renouvellement de guerre, & sur lesquelles leur jurisprudence est fondée en matiere des prises: Que le sieur Fossecave n'étoit point dépositaire de la prise; mais seulement de l'armement, & qu'enfin le sieur Fortin qui avoit fait signifier au sieur Fossecave une opposition à cette vente, n'avoit point pris la qualité de changeur; mais seulement celle d'agent de change, qui ne lui donnoit aucun droit, qu'il n'étoit point connu pour changeur, & qu'au moins il auroit dû réitérer cette opposition aux officiers lorsque la vente de ces ouvrages a été affichée comme celle des autres marchandises. A CES CAUSES, requéroient les supplians qu'il plût à Sa Majesté les décharger desdites condamnations, chacun à leur égard, aux offres qu'ils font de se soumettre à exécuter par la suite les Réglemens intervenus à ce sujet, lorsque l'exécution leur en aura été ordonnée par M. l'Amiral. Vu ladite Requête, ensemble la réponse du Procureur Général de Sa Majesté en ladite Cour des Monnoies, auquel elle a été communiquée, contenant que tous les officiers de justice dans les provinces sont dans une contravention manifeste & habituelle à cet égard; que les Officiers de l'Amirauté de Calais ont d'autant plus de tort en cette occasion, que sur l'opposition du sieur Fortin, dans laquelle il avoit pris la qualité d'agent de change pour le Roi, ils devoient commencer par l'appeler & prononcer sur son opposition;

que les Réglemens Généraux obligent également tous les officiers, lorsqu'ils ont été registrés au Greffe des Cours & Juges qui en doivent connoître; que le sieur Fossecave chargé de l'armement & dépositaire de la prise, n'avoit pu livrer toutes ses argenteries, ni passer outre à l'opposition qui avoit été formée entre ses mains, sans la faire juger; que d'ailleurs, les Officiers de l'Amirauté de Calais sont tombés dans une double contravention, par ladite indication qu'ils ont faite de ces mêmes matieres & vaisselles à plus haut prix que celui porté par les tarifs; & que pour parvenir à faire observer les Réglemens au sujet de ces matieres, il étoit nécessaire de faire supporter quelques peines à ceux qui y contreviennent si formellement. Oui le rapport du sieur de Machault, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur Général des Finances, LE ROI EN SON CONSEIL, sans avoir égard à ladite Requête, a ordonné & ordonne que les Édits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts & Réglemens concernant les matie-

res & vaisselles d'or & d'argent, seront exécutés selon leur forme & teneur, fait défenses à tous Juges & officiers de Justice d'y contrevénir, sous les peines y portées; enjoint auxdits officiers de l'Amirauté de Calais de s'y conformer expressément. Et cependant, par grace, & sans tirer à conséquence a modéré & modere la condamnation de restitution portée par ledit Arrêt de la Cour des Monnoies du 19 Octobre dernier contre ledit Fossecave, à la somme de 400 livres, & la condamnation d'amende aussi portée par le même Arrêt contre lesdits Officiers de l'Amirauté de Calais, à la somme de 300 livres; au payement desquelles sommes ils seront contraints dans les termes & par les voies portées audit Arrêt de la Cour des Monnoies; quoi faisant ils en demeureront & seront bien & valablement quittes & déchargés. Fait au Conseil d'État du Roi, tenu à Versailles le premier jour de Février 1746. Collationné.

Signé, DEVOUGNY, avec paraphe.

ARREST DE LA COUR DES MONNOIES,

Qui ordonne que les matieres, argenteries & vaisselles d'or & d'argent qui se trouveront sur les prises faites en mer, seront portées aux Hôtels des Monnoies, ou aux Changes les plus prochains, pour en être la valeur rendue sur le pied des tarifs.

Du 7 Mai 1746.

Extrait des Registres de la Cour des Monnoies.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: au premier des Huissiers de notre Cour des Monnoies, ou autre notre huissier ou sergent sur ce requis, Salut. Savoir faisons, que sur ce qui a été représenté à notre dite Cour par notre Procureur Général en icelle, que par la déclaration de l'année 1689, & par la disposition de tous les réglemens intervenus à ce sujet, il est expressément porté que tous les ouvrages & vaisselles d'or & d'argent qui sont dans le cas d'être vendus, seront portés aux Hôtels des Monnoies auxquels ils doivent servir d'aliment, ou aux changes les plus prochains, avec défenses à tous officiers publics d'en faire aucunes ventes, sous peine contr'eux de l'amende du quadruple, & de restitution à notre profit contre les propriétaires ou deposti-

taires; que notredite Cour des Monnoies a toujours assuré l'exécution de ces réglemens toutes les fois que les officiers de justice y ont contrevenu; que même par Arrêt du 19 Octobre dernier elle avoit condamné les Officiers de l'Amirauté de Calais en six mille six cent trente-deux livres cinq sols d'amende, faisant le quadruple de seize cens cinquante-sept livres un sol trois deniers de restitution qu'elle avoit prononcée par le même Arrêt à notre profit, contre le dépositaire de différentes pieces & ouvrages d'orfèvrerie provenant de la prise qui avoit été faite d'un navire Anglois, dont la vente avoit été faite publiquement, & à l'enchere, par lesdits Officiers de l'Amirauté de Calais: que cet Arrêt de la Cour a été confirmé par Arrêt de notre Conseil d'État du premier Février dernier, ren-

du sur la requête desdits officiers, par lequel nous aurions par grace, & sans tirer à conséquence, modéré les condamnations portées par ledit Arrêt, & ordonné que les Edits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts & Réglemens concernant les matieres & vaisselles d'or & d'argent, seront exécutés selon leur forme & teneur, & fait défenses à tous juges & officiers de justice d'y contrevenir, sous les peines y portées, & enjoint auxdits officiers de l'Amirauté de Calais de s'y conformer expressement: que néanmoins il vient d'être informé par des placards imprimés & affichés depuis deux jours dans cette Ville de Paris, que nonobstant la disposition de ces réglemens il doit être procédé les 17 & 24 Mai présent mois, & premier Juin prochain, en la Ville du Havre, pardevant les Officiers de l'Amirauté d'icelle, en exécution de différentes Sentences qu'ils ont rendues, à la proclamation & réception d'enchères pour parvenir à l'adjudication qui sera commencée le 7 dudit mois de Juin, au plus offrant & dernier enchérisseur, de différens effets & marchandises provenant du navire Anglois le Farnley qui a été pris par un navire François, & parmi lesquels effets & marchandises qui doivent être criées & adjudgées à l'enchere, lesdits placards annoncent différens ouvrage & vaisselles d'argent. Et attendu que cette vente & adjudication seroient contraires à la disposition de ces mêmes réglemens, auxquels les Officiers de l'Amirauté du Havre doivent se conformer comme les autres, & qu'en suivant l'exécution de leurs Sentences ils s'exposeroient à la rigueur des peines portées par les Edits & Réglemens; requéroit notre Procureur Général qu'il lui fût sur ce pourvu, & qu'il plût à notredite Cour ordonner que les matieres & vaisselles d'or & d'argent qui peuvent se trouver parmi les effets provenant dudit navire Anglois le Farnley, ou de toute autre prise, seront portées aux Hôtels de nos Monnoies, ou aux Changes les plus prochains, pour en être la valeur payée sur le pied des tarifs, & icelle remise es mains du depositaire desdits effets, ou de tous autres qui seront commis à cet effet; faire défenses aux Officiers de l'Amirauté du Havre & à tous autres, de procéder à la proclamation, réception d'enchères & adjudication au plus offrant & dernier enchérisseur, desdites matieres & vaisselles, & à tous depositaires de

s'en dessaisir autrement que pour les porter auxdits Hôtels des Monnoies, ou aux Changes les plus prochains, dont ils seront tenus de justifier toutes fois & quantes, le tout sous les peines portées par lesdits Réglemens; & ordonner que l'Arrêt qui interviendrait, seroit imprimé, lu, publié & affiché par-tout où il appartiendrait, & envoyé dans tous les sieges du ressort de la Cour, pour y être enregistré & exécuté selon sa forme & teneur. Lui retiré, la matiere mise en délibération: Vu ledit Arrêt de notre Conseil du premier Février dernier, le relevé qui a été fait desdits placards imprimés & affichés, en ce qui concerne les ouvrages & matieres d'or & d'argent: Oui le rapport de Me. Charles-François le Comte de Gerfan, notre Conseiller à ce commis, tout vu & considéré: Notredite Cour, faisant droit sur le requisitoire, a ordonné & ordonne que les matieres, argenteries & vaisselles d'or & d'argent qui peuvent se trouver parmi les effets provenant dudit navire Anglois le Farnley, ou de toutes autres prises, seront portées aux Hôtels de nos Monnoies, ou aux Changes les plus prochains, pour en être la valeur payée sur pied des tarifs, & icelle remise es mains du depositaire desdits effets, ou de tous autres qui seront commis à cet effet: Fait défenses aux Officiers de l'Amirauté du Havre, & à tous autres, de procéder à la proclamation, réception d'enchères & adjudication au plus offrant & dernier enchérisseur, desdites matieres, argenteries & vaisselles d'or & d'argent, & à tous depositaires, de s'en dessaisir autrement que pour les porter auxdits Hôtels des Monnoies, ou aux Changes les plus prochains, dont ils seront tenus de justifier toutes fois & quantes; le tout sous les peines portées par lesdits Réglemens. Ordonne que le présent Arrêt sera imprimé, lu, publié & affiché par-tout où il appartiendra, & envoyé dans tous les sieges du ressort de la Cour, pour y être enregistré & exécuté selon sa forme & teneur. Si te mandons mettre le présent Arrêt à dûe & entiere exécution, selon sa forme & teneur, de ce faire vous donnons pouvoir. Donné en notre Cour des Monnoies, le septieme jour de Mai, l'an de grace mil sept cent quarante-six & de notre regne le trente-unieme.

Signé, GUEUDRÉ, avec grille. & paraphe.
Et scellé.



ARTICLE XXXII.

Après les distractions ci-dessus, le dixieme de la prise sera délivré à l'Amiral, & les frais de Justice seront pris sur le restant, qui sera ensuite partagé entre les intéressés, conformément aux conditions de leur société.

LE Dixieme de M. l'Amiral dans les prises, est comme il a été montré sur l'art. 9 du tit. premier, livre premier, un émolument attaché à cette importante charge de toute ancienneté; c'est-à-dire, que l'établissement de ce droit n'ayant point d'époque distincte, on doit juger qu'il est aussi ancien que l'institution de cette charge.

Il paroît même dans l'origine que c'en étoit le principal attribut lucratif; aussi n'en est-il point qui ait été plus souvent rappelé & confirmé dans nos Ordonnances, tant anciennes que modernes; & loin d'avoir souffert quelque altération dans la suite, on voit au contraire que la décision a toujours été en faveur de ce droit, jusque dans les cas où il sembloit y avoir lieu de douter. Les preuves en ont été rapportées sur ledit article 9; il ne s'agit ici que de la maniere de lever ce dixieme; & ce qui sera observé à ce sujet, ne doit pas être jugé inutile (quoique ce dixieme ait été suspendu dans la présente guerre, comme dans la précédente, & qu'actuellement il soit supprimé, comme je le dirai dans la suite,) non seulement à cause de l'indemnité que le Roi a promise à M. l'Amiral pour le passé après l'avoir déjà réglée pour l'avenir, & que d'ailleurs il se pourroit que ce droit fût rétabli quelque jour, au moins sur le pied de l'Edit du mois d'Août 1743; mais encore parce que ce détail, considéré simplement comme un morceau historique, peut avoir de quoi piquer la curiosité.

Cet article, conformément à l'ancien usage, n'ordonne de distraction sur le produit de la prise, au préjudice du dixieme de M. l'Amiral, que des objets compris dans l'article précédent, qui sont, *les frais du déchargement & de la garde du vaisseau & des marchandises*. Ce sont-là les seules dépenses préférables au dixieme de l'Amiral. Il n'est point question à son égard de celles faites pour l'armement du corsaire, ni d'aucuns frais de Justice, pas même de ceux de la vente des marchandises: son dixieme est exempt de tout cela, aux termes de cet art. dont la disposition a toujours servi de règle jusqu'à la dernière guerre.

Il étoit de même d'ancien usage, que l'Amiral prit son dixieme en nature ou espèce, sans être obligé de souffrir la vente des marchandises. Cet usage s'étoit établi en interprétation de l'article 4 de l'Ordonnance de 1517, portant que l'Amiral *fera sa délivrance des prises, son dixieme rabattu*, sans parler de vente; & plus particulièrement sur la disposition des Loix Romaines qui permettent à quiconque *qui a une certaine portion dans une chose sujette à division*, de prendre cette portion en nature ou essence par un partage effectif.

La preuve de cet usage au reste se tire d'une sentence de l'Amirauté de Rouen, du 13 Mars 1596; de ce qui se pratiquoit du temps du Cardinal de

Richelieu, comme il résulte d'une commission, entr'autres, par lui donnée au nommé Lépicaud pour la recette de ses droits en Provence, où il est expressément marqué, qu'il prendra le dixieme en essence; de ce qui s'est pratiqué tout de même du temps de M. le Comte de Vermandois, aussi-bien que de M. le Comte de Toulouse dans les vingt premieres années de son exercice; enfin de la pratique constamment observée à ce sujet en Bretagne durant tout le temps que M. le Duc de Chaulnes en avoit été Gouverneur, & qu'en cette qualité il avoit les droits de l'Amiral dans cette Province.

En un mot, cet usage confirmé tacitement par l'article 12 de l'instruction du 6 Juin 1672, en ce qu'il y étoit décidé, qu'après la prise déclarée bonne, l'Amiral feroit *la delivrance des marchandises en nature aux armateurs s'ils en faisoient la demande*, étoit demeuré sans atteinte jusqu'à l'année 1704, que les armateurs de St. Malo s'en plainquirent pour la premiere fois.

Il y eut à ce sujet des mémoires fournis de part & d'autre. Les armateurs de St. Malo se fondoient principalement sur ce même article 12 de l'instruction de 1672, d'où ils inféroient qu'il dépendoit d'eux de demander la *delivrance des marchandises en nature*, & qu'en renonçant à ce droit, ils avoient la faculté par conséquent de requérir la vente.

A quoi M. l'Amiral répondoit que par la regle des corrélatifs, il devoit avoir comme les armateurs le droit de prendre son dixieme en essence, & qu'en cette partie il avoit le même droit qu'eux d'empêcher la vente des marchandises.

Quant aux inconvéniens du partage, M l'Amiral fit voir aussi qu'il ne pouvoit en résulter aucun; mais qu'il n'en étoit pas de même de la vente par rapport à son dixieme, à raison de la facilité que trouveroient les armateurs de se faire adjuger à vil prix les marchandises des prises.

Enfin la prétention de M. l'Amiral n'étoit pas seulement soutenue de l'usage; mais encore de deux consultations parfaitement raisonnées des 15 & 27 Mars 1704, signées des plus fameux Avocats de ce temps-là; c'est-à dire, de M M. de Riparfon, Baille, Airault, Chardon & Braquet.

Mais en tout ceci, M. le Comte de Toulouse prétendoit uniquement prouver que son droit étoit incontestable. Dès qu'il en eut convaincu les armateurs de St. Malo, & en leurs personnes tous les armateurs en course, il ne balança pas à s'en désister, puisqu'on le trouvoit sujet à inconvénient; pour donner par cette marque de complaisance, aux armateurs, une preuve de ses dispositions à favoriser les armemens en course autant qu'il feroit en lui.

En 1715 les armateurs de Nantes firent naître une autre difficulté au sujet du droit de commission qu'ils payoient à leurs correspondans, qui, chargés de leurs pouvoirs, vaquoient à l'armement ou au radoub des navires armés en course, de même qu'à la vente & au compte du produit des prises. Ils prétendoient que ces frais de commission devoient être prélevés sur les prises avant le dixieme de l'Amiral, & que c'étoit ainsi qu'il falloit interpréter cet article & le précédent.

La contestation portée deux fois au Parlement de Rennes, par un premier Arrêt du 16 Avril 1715, leur prétention fut rejetée, & par un second du 6 Mai suivant elle fut autorisée. Cette contrariété d'Arrêts engagea le Roi à rendre une Déclaration le 12 Août de la même année, par laquelle Sa Majesté cassa & annulla le dernier Arrêt du 6 Mai, & interprétant en tant que besoin,

besoin, l'article précédent & celui-ci, ordonna que sur les deniers provenans des prises, il ne seroit pris avant le dixieme que la somme à laquelle se trouveroient monter les frais du déchargement, & de la garde du vaisseau & des marchandises, après lesquelles distractions le dixieme seroit immédiatement levé sur le restant, sans pouvoir être chargé d'aucune autre distraction ni dépense, sous quelque prétexte que ce pût être.

Telle a été la regle constamment observée au sujet du dixieme de M. l'Amiral jusqu'au commencement de la dernière guerre, que M. l'Amiral, voyant de quelle importance il étoit d'encourager les armemens en course, & jugeant qu'un des plus sûrs moyens pour y réussir étoit de faire, par rapport à son dixieme dans les prises, la condition des armateurs meilleure qu'elle n'avoit été jusques-là, offrit de lui-même au Roi, *pour donner une nouvelle preuve de son attachement au service de Sa Majesté & de son zèle pour le bien de l'Etat*, de se contenter à l'avenir de percevoir son dixieme sur le bénéfice net des prises, au lieu de le prendre sur leur produit total & sans autre déduction que des frais de déchargement & de la garde des vaisseaux & marchandises; ainsi qu'il lui est attribué par les divers Réglemens, notamment par l'article précédent & celui-ci, & que ses prédécesseurs en avoient joui.

Relativement à ces offres, qui, pour être fondées sur la nécessité où se trouvoient les armateurs de faire des dépenses plus considérables que par le passé, en armant des corsaires, en état par leur force, de faire tête à ceux des ennemis, & de troubler leur commerce avec plus de succès, n'en étoient pas moins généreuses, intervint l'Edit du mois d'Août 1743, qui, après avoir dans l'article premier confirmé M. l'Amiral & ses successeurs dans la possession & jouissance du droit attribué à sa charge, du dixieme sur les prises & conquêtes faites à la mer; ordonne, art. 2, conformément aux offres de S. A. S. que ledit droit *ne pourra être pris à l'avenir ni par lui ni par ses successeurs en ladite charge, que sur le bénéfice net revenant aux armateurs.*

Et afin de lever toute équivoque sur le sens de cet article, il est ajouté dans l'article suivant, qu'à cet effet, ayant le partage des prises, il sera prélevé la somme à laquelle se trouveront monter, non seulement les frais du déchargement & de la garde des vaisseaux & marchandises, *mais encore les frais de justice & généralement toutes les dépenses de l'armement.*

Il est dit dans l'article 4, sans autre nécessité que de prévenir de mauvaises difficultés, que sous prétexte que l'Amiral ne pourra prendre son dixieme que déduction faite de toutes les dépenses concernant lesdits armemens, & sur le bénéfice net des prises, il ne fera pas tenu de contribuer auxdites dépenses lorsque le produit des prises ne se trouvera pas suffisant pour y satisfaire, ni dans aucun autre cas.

Enfin, pour ce qui concerne les prises faites par les vaisseaux & les galeres du Roi, l'article 5 porte, que dans la liquidation de ces prises, le dixieme sera délivré à l'Amiral sur ce qui restera de leur produit, déduction faite seulement des frais de déchargement, de garde & de justice, y compris ceux de la vente & le dixieme des équipages, lequel sera également prélevé avant celui de l'Amiral, mais sans aucune autre déduction pour raison des autres dépenses.

Telle est la première loi qui, au préjudice du dixieme attribué de tout

temps à la charge d'Amiral, a apporté un si grand changement dans la manière de le percevoir, sur-tout par rapport aux prises faites par les particuliers armateurs.

A peine cette loi avoit-elle commencé d'avoir son exécution, que quelques armateurs présentèrent un mémoire à M. l'Amiral, tendant à ce qu'il fût passé à leur profit dans leurs comptes.

1°. Le droit de commission, 2°. les frais de relâche, 3°. enfin, les primes d'assurance.

Par rapport au droit de commission, M. l'Amiral le consentit quant à l'armement, & le rejetta pour le désarmement, relativement à la Déclaration du Roi ci-dessus citée du 12 Août 1715, fondée sur ce qu'il y a dans chaque port un receveur qui assiste pour M. l'Amiral aux ventes & à toutes les autres opérations dépendantes des prises & de leur liquidation, auquel receveur M. l'Amiral attribue des droits qui diminuent d'autant le produit de son dixieme.

Quant aux frais de relâche, M. l'Amiral y consentit purement & simplement, comme étant des dépenses accessoires de l'armement, dont le coût devoit être prélevé sur le produit des prises avant son dixieme.

Mais ce fut toute autre chose des primes d'assurance, attendu que cette dépense n'est point une suite nécessaire de l'armement & mise hors du corsaire, & que ce n'est qu'une précaution que prennent les armateurs pour ne pas courir le risque de la perte ou de la prise de leur vaisseau. Or cette précaution n'intéressant en rien M. l'Amiral, il étoit juste que les armateurs qui vouloient la prendre pour leur intérêt particulier, en supportassent le coût aussi en particulier, sans pouvoir en faire le prélèvement sur le produit des prises. Lettre de M. de Romieu, du 29 Mai 1745. Autre chose auroit été s'il eût été question de l'assurance de la prise même à liquider : puisque ç'auroit été alors une dépense faite à l'occasion de la prise directement, dans laquelle M. l'Amiral prendroit part, & qu'en cas de perte de la prise, M. l'Amiral auroit pris son dixieme dans le recouvrement de l'assurance.

Dès le 3 Avril précédent, M. l'Amiral avoit réglé la manière de procéder à la liquidation des prises en conséquence du nouvel Edit du mois d'Août 1743, lorsqu'il s'agiroit des prises amenées dans un port, autre que celui de l'armement. La nouvelle méthode prescrite pour ce cas, fut que les Officiers de l'Amirauté du lieu où la prise feroit amenée ou envoyée, se contenteroient d'en faire une liquidation simple qui en fixeroit le produit, déduction faite des frais de justice & autres relatifs aux prises, sans en tirer le dixieme, dont la fixation feroit renvoyée à la liquidation générale qui devoit être faite par les Officiers de l'Amirauté du lieu où le corsaire avoit été armé, comme étant seuls en état de régler les frais de l'armement & autres à prélever avant le dixieme. Du reste il fut ordonné que dans ce même cas de liquidation simple & particuliere, les armateurs ou leurs commissionnaires seroient tenus de fournir caution pour sûreté du paiement du dixieme de M. l'Amiral dans le lieu où se feroit la liquidation générale.

Cette précaution de faire donner caution pour sûreté du paiement du dixieme de M. l'Amiral, pourroit faire douter que M. l'Amiral eût pour raison de son dixieme, quelque privilege ou hypothèque à exercer sur les biens

de l'armateur, la vérité est néanmoins que son dixieme emporte privilege sur les deniers & effets mobiliers de l'armateur, & hypothèque sur ses immeubles, à compter au moins du jour de l'enregistrement de la commission en guerre.

Ce double avantage est fondé sur ces deux principes inséparables, l'un que la charge d'Amiral est un office de la Couronne, & une portion de son domaine, l'autre que les droits qui y sont attachés sont droits royaux.

Que la charge d'Amiral soit un office de la Couronne, c'est ce qui ne peut être révoqué en doute, les preuves au reste en ont été rapportées sur le titre de l'Amiral.

D'un autre côté, que les droits attachés à l'office d'Amiral soient des droits royaux, c'est une conséquence nécessaire & inévitable de la premiere proposition. C'est aussi ce que rapporte expressément l'Ordonnance de Louis XI, du 2 Octobre 1480.

En effet, l'office étant de la Couronne & faisant partie du domaine de la Couronne, les droits qui en dépendent sont nécessairement droits de la Couronne. Comme tels, ils sont imprescriptibles, de maniere que l'Amiral n'a pas le pouvoir d'y renoncer ni d'y donner la moindre atteinte, parce qu'ils ne sont pas attachés à sa personne, mais à son office dont il n'est qu'usufruitier; comme tels par conséquent il faut leur attribuer les privileges & prérogatives attachés aux droits royaux.

Or, aux termes de l'Edit du mois d'Août 1669 & des Réglemens postérieurs, il y a privilege pour les droits royaux sur les deniers comptans & sur le produit des meubles & effets de ceux qui en sont redevables; d'où il s'ensuit qu'on ne peut refuser à l'Amiral le même privilege pour son dixieme des prises, de même que pour ses autres droits, sur les meubles & effets de ceux qui lui en sont débiteurs.

Si ce privilege ne peut lui être contesté, il en doit être de même aussi par identité de raison de l'hypothèque, puisque, suivant le même Edit, art. 4, le Roi a hypothèque sur les immeubles des comptables du jour de leurs provisions & du commencement de leur régie ou exercice.

Tout ce qu'on peut objecter sur cela, c'est que la commission en guerre, délivrée par M. l'Amiral à l'armateur, n'a pas le même caractère d'authenticité ou du moins d'autorité que les provisions du Roi; mais si cette circonstance étoit capable d'établir une différence essentielle entre les provisions du Roi & la commission de M. l'Amiral, du moins faudroit-il reconnoître l'hypothèque en faveur de l'Amiral du jour de l'enregistrement de la commission au greffe de l'Amirauté, puisque cet enregistrement est un acte judiciaire qui soumet l'armateur à remplir tous les engagemens résultans de l'acceptation par lui faite de la commission en guerre, desquels engagemens le dixieme de M. l'Amiral fait naturellement partie.

La caution dont il vient d'être parlé n'étoit donc qu'une sûreté de plus pour le payement du dixieme de M. l'Amiral.

Indépendamment du droit de M. l'Amiral sur les prises, il y a encore celui de six deniers pour livre attribué aux invalides de la Marine, par l'Edit du mois de Mars 1713, confirmé par celui du mois de Juillet 1720, outre les six deniers aussi pour livre qui sont retenus à leur profit sur les gages des équipages. Voyez l'origine & les progrès de cet établissement, sur l'art. 11, tit. des loyers des matelots.

Par l'article 3 de l'Edit de 1720, il étoit réglé que la retenue de ces six deniers pour livre seroit faite sur le montant total des prises, déduction faite seulement des frais faits pour la conservation & la vente des marchandises & du dixieme de l'Amiral; de sorte qu'alors ils n'entroient pas plus que M. l'Amiral dans la dépense de l'armement ni du désarmement du corsaire.

Quoique l'opération qu'il convenoit de faire pour le Règlement, tant du dixieme de l'Amiral que des six deniers pour livre des invalides, fût simple & sans embarras, il étoit arrivé néanmoins qu'en certaines Amirautés elle se faisoit d'une maniere, & en d'autres d'une façon toute différente. Pour y remédier par l'établissement d'une regle générale & fixe, le Roi rendit un arrêt dans son Conseil le 30 Août 1745; mais ce n'étoit pas le seul motif de l'arrêt, il y en avoit un autre plus important sans doute, c'étoit celui de donner aux armateurs en course une nouvelle marque de l'attention de Sa Majesté en leur faveur.

Il fut donc réglé par cet arrêt, que désormais les invalides, pour leurs six deniers pour livre, de même que M. l'Amiral pour son dixieme, souffriroient la déduction sur le produit des prises, du montant de tous les frais de justice & des dépenses de l'armement & du désarmement, en conformité de l'art. 3 de l'Edit du mois d'Août 1743, donné précisément pour la réduction du dixieme de M. l'Amiral; de maniere que ce ne seroit que sur le produit net & liquide des prises que seroient retenus les six deniers pour livre des invalides, aussi bien que le dixieme de M. l'Amiral.

Jusques-là la condition de M. l'Amiral, fixée par l'Edit de 1743, n'éprouvoit aucun changement; mais comme s'il eût dû dédommager les invalides de la réduction qu'ils souffroient par ce nouvel arrangement, tout en faveur des armateurs; au lieu qu'auparavant & toujours, son dixieme avoit été pris avant les six deniers pour livre des invalides, il fut réglé au contraire, qu'à l'avenir la retenue de ces six deniers pour livre seroit faite avant son dixieme; & la même chose fut ordonnée par rapport aux prises qui seroient faites par les vaisseaux & galeres de Sa Majesté armés pour son compte. Ces six deniers pour livre ont été conservés aux invalides, quoique les déclarations de 1548 & 1756, n'en aient pas fait mention, comme on le dira dans la suite.

Des avantages aussi considérables accordés aux armateurs en course, ne suffirent pas néanmoins pour les exciter à multiplier ces sortes d'armemens. Soit qu'ils sentissent le besoin qu'on avoit de leur secours, soit que la course fût devenue effectivement plus dangereuse que jamais par la supériorité des forces maritimes des ennemis, il fallut les animer à mieux servir l'Etat, eux & leurs équipages, par l'attrait d'un gain nouveau.

Dans cette idée, le Roi ayant fait connoître à M. l'Amiral qu'il souhaitoit que son dixieme sur les prises qui seroient faites dans la suite par les particuliers fût suspendu pour le reste du temps de la guerre lors présente, & M. l'Amiral s'étant prêté aussi-tôt à cet arrangement, *pour donner de nouvelles preuves de son zele pour le bien de l'Etat*, Sa Majesté rendit une déclaration le 5 Mars 1748, portant, art. premier, la suspension du dixieme de l'Amiral pour le reste de la durée de la guerre, le Roi se réservant de pourvoir au dédommagement de M. l'Amiral pour raison de ladite suspension. Il en est arrivé de même par rapport à la présente guerre, suivant la déclaration du 15 Mai 1756, aussi article premier.

A ce nouvel avantage accordé aux armateurs, il en fut ajouté un autre par l'art. 6, dans lequel, pour les engager à faire construire des corsaires d'une certaine force, le Roi promit de prendre pour son compte sur le pied de l'estimation, tous ceux de 24 canons & au-dessus, qui, ayant été armés neufs, se trouveroient en bon état de service lors de la cessation des hostilités; laissant néanmoins aux propriétaires de ces vaisseaux la liberté de les garder pour eux, pourvu qu'ils fissent leur option avant qu'il fût procédé à l'estimation. L'article 5 de la nouvelle déclaration du 15 Mai 1756 est encore plus favorable en cette partie aux armateurs.

D'un autre côté, pour exciter l'ardeur des capitaines, officiers & équipages des corsaires, il leur fut attribué par l'art. 3, des gratifications; savoir, de la somme de 100 liv. par chaque canon pris de quatre livres de balle & au-dessus jusqu'à douze, & de 150 liv. pour chaque canon de douze livres & au-dessus celle de 30 liv. par tête de prisonniers, & lorsqu'il y auroit eu combat, pareille somme pour chaque homme étant à bord du navire pris, au commencement de l'action. Lesquelles gratifications assignées sur le trésor royal, devoient être payées aux termes de l'article 4 par le garde du trésor royal, en conséquence des Ordonnances qui seroient expédiées à cet effet, sur les procès-verbaux & autres pieces propres à constater les causes desdites gratifications. Ces avantages ont aussi été augmentés par l'art. 2 de ladite déclaration du 15 Mai 1756. Voyez *infra*

Outre cela, par l'art. 5 qui attribuoit en entier ces gratifications aux capitaines, officiers & équipages, le Roi se réservait de donner auxdits capitaines & officiers d'autres récompenses particulieres, suivant la force des vaisseaux de guerre & corsaires ennemis dont ils se feroient emparés, & selon les autres circonstances des combats qu'ils auroient soutenus. Cela a encore été confirmé avec augmentation dans l'art. 4 de ladite déclaration du 15 Mai 1756.

Par rapport à la gratification pour chaque piece de canon, l'exemple en avoit été donné par Louis XIV, dans son Ordonnance du 5 Décembre 1672, & la récompense qu'il y avoit attachée étoit même si excessive, puisqu'elle étoit de 500 liv. mais aussi elle n'avoit lieu que pour les vaisseaux ennemis armés en guerre ou en course.

Enfin, par l'article 8 de ladite déclaration, pour inviter les corsaires à se joindre aux vaisseaux de guerre du Roi, il est dit, qu'ils auront part dans les prises qui seront faites durant la jonction, & cela par proportion & relativement au nombre de canons desdits vaisseaux corsaires, sans avoir égard à la différence du calibre, à la grandeur des bâtimens, ni à la force des équipages. Pareille disposition aussi dans l'art. 8 de la déclaration de 1756.

Mais en cela il n'y a rien de nouveau que la généralité de la décision; la même chose avoit déjà été réglée par Ordonnance du premier Octobre 1705, en faveur des armateurs de Dunkerque. Auparavant on faisoit attention à la différence du calibre des canons & de la force des bâtimens, aussi-bien que de leurs équipages, comme il sera plus précisément observé sur l'article suivant.

Jusqu'à cette même déclaration du 5 Mars 1748, la part attribuée dans les prises aux équipages des vaisseaux du Roi armés pour le compte de Sa Majesté, n'étoit que d'un dixieme, & cette attribution ne leur avoit pas même été faite avant l'Ordonnance du 3 Septembre 1692.

Par cette Ordonnance il fut réglé qu'ils auroient désormais le dixieme du produit des prises qu'ils feroient , après que les frais de justice & de garde des marchandises auroient été prélevés , de même que le dixieme de M. l'Amiral ; & ce dixieme devoit être distribué entr'eux , de maniere que le capitaine en auroit un quart , le capitaine en second , les lieutenans , enseignes & autres officiers composant l'état-major , un autre quart à eux tous ; en sorte néanmoins que de ce quart le capitaine en second en auroit 6 parts , le lieutenant 3 , l'enseigne 2 , l'aumônier , le chirurgien & l'écrivain chacun une part , le tout formant 12 parts.

L'autre moitié faisant les deux autres quarts , étoit distribuable , de maniere que le maître en eût trois parts , les officiers mariniens , du nombre desquels sont les capitaines d'armes & des compagnies franches , chacun deux parts , & chaque matelot , garde-marine & soldat chacun une part ; le tout suivant le rôle qui en feroit fait par l'Intendant , & en son absence , ou par le Commissaire général de la Marine , ou par le Commissaire que l'Intendant auroit chargé de ce détail.

Mais la déclaration dont il s'agit a accordé dans l'art. 7 auxdits officiers & équipages des vaisseaux du Roi & des galeres , un tiers dans le produit net des prises des navires marchands ; au lieu du dixieme seulement qui leur avoit été ci-devant attribué ; lequel tiers sera partagé entre lesdits officiers & équipages , suivant le règlement qui sera fait à ce sujet. Ce règlement , toutefois , quoiqu'il ait été annoncé tout de même dans l'art. 7 de la nouvelle déclaration du 15 Mai 1756 , portant confirmation de l'attribution du tiers dans les prises avec d'autres avantages , s'est fait assez attendre ; mais enfin il a paru dans l'Ordonnance du 15 Juin 1757 , au moyen de quoi il n'est plus question en cette partie , de celle dudit jour 3 Septembre 1692 , qui avoit fait regle jusques-là , attendu les changemens considérables qui y ont été faits. On trouvera cette nouvelle Ordonnance du 15 Juin 1757 à la suite du présent article.

Le même article 7 de la déclaration de 1748 , accorde aussi aux officiers & équipages des vaisseaux & galeres du Roi , des gratifications semblables à celles portées par l'art. 3 en faveur des corsaires particuliers ; & fait espérer tout de même aux capitaines & officiers , des récompenses particulieres suivant leurs grades , la force des vaisseaux de guerre ou corsaires pris , & les autres circonstances des combats qu'ils auront soutenus , relativement à l'Ordonnance déjà citée du 3 Septembre 1692 ; au moyen de quoi il ne doit plus être question de la gratification de 2000 liv. accordée par une autre Ordonnance du 10 du même mois de Septembre 1692 , à ceux qui enlèveroit un paquebot d'Espagne en Angleterre , & de 1000 liv. pour tout autre paquebot destiné pour un pays également en guerre , à condition néanmoins d'amener le paquebot dans un port du Royaume , & de remettre les malles & lettres qui y seroient trouvées.

Ce n'étoit là en effet qu'un règlement passager , occasionné par les circonstances ; au lieu que les gratifications promises par cette déclaration , tant aux officiers & équipages des vaisseaux du Roi , qu'à ceux des corsaires particuliers , devoient être fixes & permanentes.

Aussi le Roi , par sa dernière déclaration du 15 Mai 1756 , loin d'y avoir dérogré , y en a-t-il ajouté de nouvelles , & de telle nature que , s'il étoit vrai ,

que l'amour de la patrie & de la gloire, ne fût plus le même dans le cœur des François, le seul motif de l'intérêt suffiroit pour exciter à la course.

Ces nouveaux avantages par rapport aux officiers & équipages des navires armés en course, consistent.

1°. Dans une augmentation considérable, faite par l'art. 2, des gratifications à eux accordées par l'art. 3 de la déclaration de 1748.

Cette augmentation regarde les corsaires & vaisseaux de guerre ennemis dont ils s'empareront. Il leur est attribué à cet égard 150 liv. par chaque canon de 4 liv. jusqu'à 12, pris sur un corsaire, & 200 liv. pour chaque canon de même calibre sur un vaisseau de guerre; 225 liv. pour chaque canon de 12 liv. & au-dessus sur un corsaire, & 300 liv. pour chaque canon de pareil calibre pris sur un vaisseau de guerre.

A l'égard des prisonniers, la gratification est de 40 liv. par tête pour ceux faits sur les corsaires, & de 50 liv. pour ceux des vaisseaux de guerre.

Outre cela, » lorsqu'il y aura combat lesdites gratifications seront accordées » pour le nombre d'hommes effectifs qui se seront trouvés sur les prises au commencement de l'action; le Roi voulant même qu'elles soient augmentées d'un » quart en sus, tant pour les vaisseaux & frégates de guerre, que pour les corsaires particuliers qui auront été enlevés à l'abordage. «

2°. L'article 4 de ladite déclaration, en ajoutant à l'article 5 de celle de 1748, promet, ce qui est extrêmement remarquable, aux capitaines & officiers des corsaires qui se seront distingués, *des emplois dans la Marine Royale*. La promesse a été effectuée; il y en a plusieurs exemples.

3°. Par l'article 11, Sa Majesté déclare que » suivant les témoignages qui lui » seront rendus de la conduite des officiers & volontaires qui serviront sur les » corsaires, Elle les dispensera d'une, ou même de deux campagnes (qui sont » d'obligation) sur ses vaisseaux pour être reçu capitaine « à quoi il faut ajouter ou PILOTE, la raison étant la même.

4°. Et rien de plus juste, l'article 12 porte que les officiers & matelots des équipages des corsaires qui, par des blessures qu'ils auront reçues dans les combats, se trouveront invalides, seront compris dans les états des demi-soldes accordées aux gens de mer; & qu'il sera accordé des pensions aux veuves de ceux qui auront été tués dans les combats. Les enfans mineurs de ces mêmes hommes tués sembleroient devoir jouir du même avantage durant leur minorité, leur mere étant morte.

En ce qui concerne les officiers & les équipages des vaisseaux du Roi, les nouveaux avantages qui leur sont accordés par cette dernière déclaration, les voici.

1°. Outre le tiers qui leur est assuré dans le produit des prises qu'ils feront des navires marchands, ils ont l'expectative d'une plus grande part dans les prises, suivant les circonstances.

2°. Des gratifications leur sont accordées semblables à celles réglées par l'art. 2, en faveur des équipages des navires armés en course par des particuliers, à l'occasion des canons & des prisonniers.

3°. D'autres gratifications leur sont promises encore pour raison des prises qu'ils feront des vaisseaux & frégates de guerre; lesquelles gratifications nouvelles consistent en la somme de 300 liv. pour chaque canon de 4 livres & au-

dessus jusqu'à 12, & en celle de 450 liv. aussi pour chaque canon de 12 liv. & au-dessus, avec augmentation d'un quart en sus en cas de prise par abordage.

C'est la disposition de l'article 7 de ladite déclaration. Mais parce que ces avantages, comme purement pécuniaires, auroient pu ne pas faire une égale impression sur tous les Officiers de Marine, le Roi, pour les animer par un motif plus puissant à courir sur les navires corsaires ennemis comme sur les vaisseaux de guerre, a bien voulu leur promettre des récompenses particulières, suivant leurs grades, la force des vaisseaux de guerre & corsaires dont ils se seront emparés, & les autres circonstances des combats qu'ils auront livrés ou soutenus. L'heureuse expérience qu'ils font chaque jour de l'attention du Roi à récompenser libéralement leurs services, leur est un sûr garant de l'exactitude avec laquelle un maître aussi généreux & aussi digne d'être servi avec zèle, remplira ses promesses.

Une dernière Ordonnance du 15 Juin 1757, en confirmant tous ces avantages, leur en a accordé encore de nouveaux.

Par rapport aux vaisseaux & frégates de guerre ennemis, outre les gratifications déjà promises, suivant le nombre des canons & des prisonniers, avec augmentation d'un quart en sus en cas de prise par abordage, qui font le sujet de l'art. premier, l'art. 2 leur accorde le tiers des matières & espèces d'or & d'argent, des pierreries, marchandises & autres effets qui se seront trouvés sur lesdits vaisseaux & frégates de guerre.

En ce qui concerne les corsaires ennemis dont jusques-là ils n'avoient eu que le dixième : outre les gratifications réglées sur le nombre des canons & des prisonniers, l'art. 3 leur en attribue le tiers, comme dans les prises des navires marchands ; ce qui est répété dans l'art. 6.

L'article 4 renouvelle la promesse des gratifications par canons & prisonniers, avec augmentation d'un quart en sus aussi en cas d'abordage.

L'art. 5 concernant les navires marchands, ajoute au tiers du produit net des prises qu'ils feront, 100 liv. de gratification pour chaque canon du calibre de 4 liv. & au-dessus jusqu'à 12 ; 150 liv. pour chaque canon de 12 liv. & au-dessus ; & 30 liv. pour chaque prisonnier.

Dans le cas où le Roi retiendra pour son service quelque bâtiment corsaire ou navire marchand pris sur les ennemis, il sera fait estimation de sa valeur, pour leur être tenu compte du tiers de cette estimation. C'est la disposition de l'art. 7. De même des munitions & marchandises desdits navires que le Roi jugera aussi à propos de retenir pour le service des arsenaux de sa Marine, art. 8.

Les autres articles de cette Ordonnance ont pour objet la répartition à faire entre les officiers & les gens de l'équipage des vaisseaux preneurs, du produit de leur tiers dans les prises & des gratifications à eux accordées.

L'art. 9 est pour le cas des prises faites par un seul vaisseau. Le plan général est celui de l'Ordonnance du 3 Septembre 1692 ; mais dans le détail de la subdivision, il y a été fait d'assez grands changemens, principalement en faveur de l'écrivain, du commissaire de la Marine & de l'écrivain principal qui y sont fort bien traités. A l'égard des officiers marins au-dessous du grade du maître canonier, & des gardes de la Marine, si par l'Ordonnance de 1692, on ne leur avoit pas rendu justice en les confondant avec les matelots & les soldats, ils sont bien favorisés aujourd'hui par l'attribution qui leur est faite de 3 parts à chacun.

Si plusieurs vaisseaux du Roi ont part à une même prise, tels que sont ceux qui se trouvent ensemble & à vue de la prise lorsqu'elle est faite, ou ceux dépendans d'une même escadre; ce qui leur en reviendra, sera réparti entre tous les vaisseaux à proportion du nombre de leurs canons & de leur calibre, à commencer par celui de 4 livres, & du nombre d'équipage étant à bord de chaque vaisseau: après quoi la portion attribuée à chaque vaisseau, sera distribuée conformément audit art. 9. C'est ce que décide l'art. 10.

C'est-à-dire, que pour régler cette répartition entre tous les vaisseaux preneurs, il ne faut plus suivre précisément l'opération tracée par le jugement de l'Amirauté de Dunkerque du 13 Décembre 1695, dont il sera parlé sur l'art. suivant; mais on doit du moins s'y conformer, dans la partie, où lorsqu'il est question de comparer équipage à équipage, on ne compte les officiers que pour hommes comme le reste de l'équipage; sauf à en user autrement dans la subdivision pour chaque vaisseau.

L'opération sera la même, que les vaisseaux ayant tous part dans les prises soient commandés par des Chefs-d'Escadre, ou simplement par des capitaines de vaisseau. Art. 11 de cette dernière Ordonnance du 15 Juin 1757.

Mais par l'art. 12, si c'est un Vice-Amiral ou un Lieutenant-Général qui commande; le Commandant aura pour sa part, le dixième du produit net des prises, avant tout partage entre les vaisseaux; c'est-à-dire, le dixième du tiers des prises, & le dixième des gratifications en général; & si dans une armée commandée par un Vice-Amiral, il y a un ou plusieurs Lieutenans-Généraux; le Vice-Amiral aura les deux tiers du dixième du produit net des prises, & le Lieutenant-Général ou Lieutenans-Généraux auront l'autre tiers dudit dixième, les 9 autres dixièmes restans, devant former le partage de tous les vaisseaux de l'Escadre; & alors le capitaine de pavillon aura le quart de ce qui reviendra au vaisseau du Commandant comme les capitaines en pied.

Par l'art. 13 & dernier, il est décidé que le tiers net des prises attribué aux officiers & équipages, sera sujet à la retenue des 6 den. pour liv. au profit des invalides de la marine; mais qu'il ne sera fait aucune retenue sur les gratifications, quoique la distribution doive en être faite de la même manière que le tiers des prises.

Cette décision paroît applicable aux gratifications que le Roi accorde aux officiers & équipages des navires corsaires armés par les particuliers.

En exécution de cette Ordonnance de 1757, par une dernière du 3 Janvier 1760, il a été enjoint à tous officiers commandant les vaisseaux de Sa Majesté, qui auront fait ou amariné des prises, d'en faire leur déclaration circonstanciée, dans les vingt-quatre heures, aux Greffes des Amirautés des ports où ils auront conduit lesdites prises, & d'y faire exactement mention des vaisseaux ou autres bâtimens, en présence desquels les prises auront été faites, sur peine d'être privés de leurs parts dans lesdites prises.

Enfin pour ce qui regarde les armateurs en course, outre l'exemption du dixième de M. l'Amiral, qui, par renouvellement leur est commune avec les officiers & les gens de leurs équipages, la réitération de la promesse du Roi de prendre pour son compte les frégates ou vaisseaux de 24 pièces de canon & au-dessus qu'ils auront employés pour la course, & la confirmation tant du droit de prendre part aux prises qui seront faites pendant la jonction de leurs cor-

faïres avec les vaisseaux du Roi, par proportion & relativement au nombre de canons, sans égard à la différence du calibre, ni à la grandeur des bâtimens & à la force des équipages, que de l'exemption de tous droits pour raison des vivres, artillerie, munitions, &c. tous avantages particuliers auxdits armateurs en course; outre, dis-je, tous ces avantages, ceux qui nouvellement & surabondamment leur sont offerts par cette même Ordonnance, sont,

1°. Que par l'art. 6, Sa Majesté déclare que son intention est de donner des marques particulières & honorables de sa satisfaction à ceux qui se distingueront par des armemens & entreprises considérables; voulant même que pour les indemniser & leurs intéressés des dommages que leurs corsaires auront pu souffrir dans les combats, où ils se seront rendus maîtres de quelques vaisseaux ou frégates de guerre, il leur soit payé des deniers du trésor Royal, 100 liv. par canon de 4 liv. jusqu'à 12, & 200 liv. par chaque canon de 12 liv. & au-dessus, & en outre 20 liv. par chaque homme effectif qui se sera trouvé au commencement du combat sur les vaisseaux pris.

2°. Aux termes de l'article 13, les salaires & parts des matelots déserteurs des corsaires de 24 canons & au-dessus, appartiendront & seront acquis aux armateurs desdits corsaires, au lieu qu'auparavant le tout étoit acquis indistinctement aux invalides de la Marine, donataires du Roi en cette partie.

Il est à observer que le Roi, toujours attentif à la conservation de ses sujets, ne voulant pas qu'on mît à la mer des corsaires dont la foiblesse exposât trop les équipages, a fait défenses d'expédier des corsaires dont l'équipage fût au-dessous de 50 hommes les officiers compris. Lettre de M. Machault du 23 Juillet 1756.

En ce qui concerne la suspension du dixième de M. l'Amiral, comme les circonstances de la précédente guerre devoient naturellement la faire considérer plutôt comme une grace accordée à l'importunité des armateurs, que comme une faveur par eux méritée, il y avoit lieu de présumer qu'on n'en verroit pas renouveler l'exemple. Il l'a été cependant à l'occasion de la guerre présente; mais il n'en faut pas conclure que ce soit une règle pour l'avenir. Le soin que prend le Roi de fortifier sa Marine, de manière à la rendre aussi redoutable qu'autrefois, mettra Sa Majesté en état de faire trembler ses ennemis sur mer comme sur terre, sans avoir besoin d'inviter ses sujets à armer en course, autrement que par l'attrait des avantages indépendans de la suspension du dixième de l'Amiral. Ce sera bien assez de réduire ce dixième aux termes de l'Edit du mois d'Août 1743; & il y aura en cela de quoi satisfaire les armateurs qui ne seront point dominés par un intérêt fordide.

Cette conjecture étoit toute naturelle en effet; cependant par Edit du mois de Septembre 1758, enregistré au Parlement en vacations le 26 Octobre suivant; ce droit de dixième, attaché de tous temps à la charge d'Amiral, a été supprimé à perpétuité, moyennant une indemnité pour l'avenir attribué aussi à perpétuité à ladite charge d'Amiral, d'une somme de 150000 liv. assignée sur les Fermes Générales Unies, payable ladite somme annuellement, à compter du prem. Janvier 1759. Du reste Sa Majesté en déclarant que cette suppression n'apporterait aucun changement aux formalités prescrites par la présente Ordonnance sur le fait des prises & conquêtes faites en mer; & en confirmant de nouveau S. A. S. M. l'Amiral & ses successeurs dans la jouissance de tous les autres droits attribués à ladite charge, s'est engagée de pourvoir à son indemnité

pour le passé depuis la Déclaration du 15 Mars 1756 jusqu'au dit jour premier Janvier 1759.

Dans la Déclaration du 15 Mai 1756, il n'a pas plus été fait mention des six den. pour livre des invalides, que dans celle du 5 Mars 1748; mais le Roi n'a pas entendu pour cela déroger à ce droit pour en dispenser les armateurs. Son intention au contraire est, que la retenue des six den. pour livre, soit faite au profit des invalides de la Marine, comme ci-devant, en conformité de l'Arrêt du Conseil du 30 Août 1745 ci-dessus cité, & du Règlement du 2 Juin 1747 dont il sera parlé sur l'article suivant. Lettre de M. Machault, du 30 Juin 1756; c'est-à-dire, que ces six deniers pour livre doivent se prendre sur le produit net des prises, à la déduction seulement des frais de garde, de charge & de Justice; & c'est ce qui vient tout récemment d'être confirmé par l'Ordonnance du 15 Juin 1757, art. 13, par rapport au tiers dans les prises, accordé aux officiers & équipages des vaisseaux de Sa Majesté, sans préjudice de la retenue à faire tout de même de ces six deniers pour livre, sur les deux autres tiers revenans au Roi. Lettre de M. de Moras, du 16 Août 1757.

Les opérations concernant la retenue de ces six deniers pour livre au profit des invalides, ont fort varié depuis la suspension du dixième de M. l'Amiral; & depuis qu'il a été réglé que ces six deniers pour livre ne feroient plus retenus que sur ce qui resteroit net du produit des prises, après tous les frais prélevés compris ceux d'armement, &c. excepté les prises faites par es vaisseaux du Roi.

Voici de quelle maniere il faut opérer aujourd'hui.

S'il s'agit de prises faites par les vaisseaux du Roi, l'opération est simple; parce qu'il n'y a alors à prélever sur le produit de chaque prise, que les frais de décharge, magasinage & de Justice, avec les droits des Fermes, si les adjudicataires des marchandises en ont été tenus quittes, ce qui n'arrive guere toutefois: après quoi les six den. pour livre de ce qui reste sont dûs, tout y étant assujetti, aussi-bien les deux tiers qui reviennent au Roi, que le tiers attribué aux Officiers & à l'équipage. Au moyen de quoi n'y ayant point de distinction à faire, il est plus court de tirer les six deniers pour livre du total restant, que de les prendre séparément sur le tiers revenant à l'équipage & sur les deux tiers du Roi.

C'est aussi de cette maniere qu'on a toujours opéré dans l'Amirauté de la Rochelle; & cette méthode qui a été préférée, a été rendue uniforme dans toutes les Amirautés par Arrêt du Conseil du 23 Juin 1759, art. premier.

E X E M P L E.

Produit de la prise	40000 liv.
Déduire pour les frais de décharge & autres concernant la garde & les droits des marchandises	1200 liv.
Plus pour les frais de Justice	400 liv.
	<hr/>
	1600 liv.

Reste	38400 liv.
Dont il revient pour les six den. pour liv. des invalides	960 liv.
Reste net au Roi & à l'équipage	37440 liv.
Tiers pour l'équipage	12480 liv.
Deux tiers pour le Roi	24960 liv.

S'il est question d'une prise faite par un armateur en course, outre les frais ci-dessus de décharge, &c. & de Justice qu'il faut d'abord prélever, il y a encore à déduire au profit de l'armateur contre les invalides, les frais d'armement & de relâche du corsaire, dans lesquels frais entre la commission ou provision due à l'armateur, soit qu'il ait travaillé par lui-même, soit qu'il l'ait payée à un commissionnaire, parce que cela dérive du même principe; savoir que les six den. pour livre ne sont dûs aux invalides, que de ce qui reste net tous frais déduits. Or la commission fait partie des frais, & par conséquent il faut en tenir compte à l'armateur. Et cela doit s'entendre aussi-bien de la commission pour le recouvrement du produit de la prise; que de celle du compte d'armement & des frais de relâche.

Il est vrai qu'avant la suspension du dixième de M. l'Amiral il y avoit une distinction établie au sujet de la commission, suivant laquelle distinction on passoit la commission pour l'armement & les relâches, tandis qu'on la refusoit pour le recouvrement du produit des prises: mais ce refus étoit fondé sur ce que M. l'Amiral avoit son Receveur pour veiller à son intérêt dans les prises, lequel Receveur, assistoit à toute la procédure, avoit des droits qui diminueoient d'autant le dixième; & les invalides n'ont pas une pareille raison à opposer quoiqu'ils aient un Trésorier, puisqu'il n'assiste à aucune des opérations des prises. Ainsi il est juste d'allouer à leur égard la commission aussi-bien pour le recouvrement des deniers de la prise que pour le reste.

D'un autre côté, dans la présente guerre, les capitaines corsaires se sont mis sur le pied d'exiger des armateurs, des gratifications extraordinaires, n'étant pas satisfaits des 12 parts à eux attribués dans les prises par le Règlement du 25 Novembre 1693, outre le coffre du capitaine pris jusqu'à concurrence de 1500 livres, en conséquence ils ont stipulé non seulement que l'armateur leur payeroit une certaine somme au cas qu'ils fussent pris; mais encore qu'ils auroient jusqu'à deux & demi pour cent des prises qu'ils feroient, indépendamment des avantages à eux accordés par ledit Règlement du 25 Novembre 1693.

Sur quoi on a demandé, si cette gratification extraordinaire de deux & demi pour cent devoit leur être allouée, ou être déduite à l'armateur, au préjudice, soit des invalides, soit de l'équipage du corsaire.

Quant aux invalides, je n'ai jamais douté qu'ils ne dussent souffrir cette déduction sur la prise, vis-à-vis de l'armateur, de même que des autres déboursés par lui faits. La raison est que les six deniers pour livre ne leur sont plus dûs, toujours eu égard à l'armateur, que sur ce qui lui revient net de la prise, & ceci est certainement un objet qui diminue d'autant ses deux tiers dans la prise.

Cependant au fonds, la chose est indifférente aux invalides puisqu'ils n'y doi-

vent rien perdre, en ce que dans le même-temps qu'ils sont obligés de souffrir que cette gratification extraordinaire du capitaine soit prélevée sur la prise, ils sont fondés à en exiger les six deniers pour livre contre lui; ce qui est sans difficulté, que l'on considère cette gratification, soit comme un supplément de gages pour le capitaine, soit comme une augmentation de sa part dans la prise. A leur égard ce n'est donc qu'une question de nom.

Il n'en est pas de même des gens de l'équipage, & je pense que cette convention qui a fait la condition de capitaine meilleure qu'elle ne doit être aux termes du Règlement de 1693, ne peut en aucune façon leur préjudicier; de manière que sans y avoir égard, chacun doit avoir sa portion dans la prise conformément audit Règlement, qui ne permet pas d'aggraver la condition des uns en faisant un meilleur sort aux autres. Que la convention soit valable, à la bonne heure; mais ce ne peut-être qu'entre l'armateur & le capitaine; c'est-à-dire, qu'elle n'aura d'effet que sur les deux tiers de l'armateur sans aucune influence sur le tiers attribué à tout l'équipage.

Ce même tiers ne doit pas non plus selon moi, souffrir aucune diminution à l'occasion de la commission prétendue par l'armateur pour le recouvrement du produit de la prise. La raison est que l'équipage ne supporte aucuns frais d'armement ni de désarmement, ni de relâche, & qu'il ne doit entrer que dans ceux de décharge & de Justice; en un mot que dans les dépenses qui diminuent nécessairement le produit de la prise. Or la commission au recouvrement du prix de la vente de la prise, est un objet étranger aux frais qu'elle exige; le tiers en doit donc revenir à l'équipage franc & quitte de toute commission; & cela est d'autant plus naturel que les deniers de la vente doivent être regardés comme déposés au Greffe, au moins pour le tiers qui en appartient à l'équipage, à l'effet qu'il puisse toucher ce tiers par les soins du Procureur du Roi, chargé par état de soutenir ses droits, & qui le représente dans toutes les opérations des prises. En un mot si l'armateur reçoit le tout, c'est à la charge de lui en rendre le tiers comme le tenant en dépôt; & ce tiers il doit le restituer sans retenue d'aucun droit de commission, parce qu'il ne convient pas qu'il gagne sur lui. Je ne crois pas même qu'il y ait d'exception à faire pour le cas où l'armateur auroit payé la commission entière à un commissionnaire, quoiqu'on puisse dire alors qu'il ne s'agit pas de le faire gagner, mais de l'exempter de perdre: La raison de décider est en effet la même. Si faisant personnellement la recette il n'a pas de commission à prétendre, il s'ensuit qu'il en doit garantir l'équipage s'il l'a fait faire par un tiers; j'avoue néanmoins qu'il y a des personnes qui inclinent à allouer la commission à l'armateur contre l'équipage.

Il résulte de tout ceci que les invalides étant obligés de souffrir sur les prises bien des objets de déduction dont les gens de l'équipage sont exempts, les opérations à faire dans les liquidations des prises faites par des corsaires, doivent nécessairement varier suivant les circonstances, & que dans tous les cas, pour fixer les six den. pour livre, ou pour juger s'il en revient aux invalides ou non, il faut distinguer l'opération qui regarde l'armateur, de celle concernant l'équipage, pour éviter les erreurs & la confusion; ce qui ne laisse pas d'être embarrassant & d'exiger beaucoup d'attention.

Supposons une prise dont le produit donne du bénéfice à l'armateur, toutes ses mises déduites. Voici alors la façon d'opérer.

Produit de la prise	80000 liv.
Déduire pour les frais de décharge, &c. commission comprise	2000 liv.
Plus pour les frais de Justice	1000 liv.
Plus pour les frais d'armement aussi commission comprise & 10000 liv. d'avance à l'équipage	30000 liv.
Plus pour les frais de relâche & commission	1400 liv. 34400 l.

Reste net 45600 liv.

Si l'opération entre l'armateur & l'équipage ne devoit pas essentiellement différer, il n'y auroit pour régler les six deniers pour livre des invalides qu'à les tirer tout de suite de cette somme de 45600 livres, ce qui feroit pour eux une somme de 1140 l. sans déduction même des six deniers pour liv. déjà par eux ci-devant touchés pour les avances à l'équipage, attendu que ces mêmes avances leur sont ici portées en dépense, comme faisant partie des frais de l'armement : mais comme dans l'opération entre l'armateur & l'équipage, il n'y a de déduction à faire que pour raison des frais de décharge & de justice, & qu'il faut retrancher ceux d'armement & de relâche ; qui en augmentant le tiers de l'équipage, diminue par conséquent les deux tiers revenans net à l'armateur ; il convient, quoique au fonds les deux opérations donnent le même produit aux invalides, de remettre à tirer leurs six deniers pour livre après l'opération entre l'équipage & l'armateur, au lieu de prendre sur 30400 liv. faisant les deux tiers de ladite somme de 45600 livres ; parce qu'en opérant de cette façon l'armateur seroit lésé, attendu que par l'événement de l'opération entre lui & l'équipage il ne retire pas net cette somme de 30400 livres, & qu'il ne doit payer les six den. pour livre que de ce qui lui reste net absolument.

Ainsi dans l'espece proposée, au lieu de dire de 456000 liv. il revient à l'armateur pour ses deux tiers 30400 liv. dont les six deniers pour livre s'élevent à 760 liv. que l'armateur payera au Trésorier des invalides, il faut passer tout de suite à l'opération entre l'armateur & l'équipage, & dire

Sur le produit de la prise qui est de 80000 liv. cy	80000 liv.
Déduisant 2000 liv. pour les frais de décharge, sauf la distraction encore de la commission, cy	2000 liv.
Plus pour les frais de justice, comme ci-dessus,	1000 liv. 3000 l.

Reste la somme de

77000 liv.

Tiers pour l'équipage 25666 liv. 13 s. 4 d. mais comme il a reçu 10000 liv. pour avances dont il doit faire raison à l'armateur, & dont le Trésorier des Invalides a reçu les six den. pour liv. il ne lui reste plus dû net que 15666 l. 13 s. 4 d. cy

15666 liv. 13 s. 4 d.

Dont les six den. pour liv. au profit des invalides reviennent à 391 liv. 13 s. 4 d. cy

391 liv. 13 s. 4 d.

Les deux tiers de l'armateur dans ladite somme de 77000 liv. vont à 51333 liv. 6 s. 8 d. sur quoi il convient de lui déduire ses frais d'armement & de relâche comme ci-dessus. Mais dans les frais d'armement, la somme de 10000 liv. pour avances

à l'équipage étant comprise, laquelle somme il a déduite ou précomptée audit équipage, il s'ensuit qu'il faut en faire la distraction sur ses frais d'armement & de relâche, & par conséquent ne lui allouer ici en déduction que le surplus montant à 21400 l. cy

21400 liv.

Au moyen de quoi il ne lui revient net pour ses deux tiers que 29933 liv. 6 f. 8 d. cy

29933 liv 6 f. 8 d.

Ainsi il ne doit les 6 den. pour liv. que de cette dernière somme, lesquels six deniers pour livre produisent 748 liv. 6 f. 8 d. cy

748 liv. 6 f. 8 d.

A cette somme joignant celle de 391 liv. 13 f. 4 d. que doit l'équipage pour les six deniers pour livre de son tiers net, on voit que par rapport aux invalides, l'opération est la même que si on leur eût d'abord attribué les six den. pour livre de la somme de 45600 livres, à payer un tiers par l'équipage & les deux autres tiers par l'armateur, puisque ces deux sommes font juste celle de 1140 livres à quoi reviennent les six den. pour livre de ladite somme de 45600 livres. Mais il y a une différence entre l'armateur & l'équipage: à la vérité elle va à peu de chose ici; mais elle seroit toute autre, si les frais de l'armement étoient plus considérables.

En effet que les frais de l'armement soient de 40000 livres au lieu de 30000 livres seulement, alors il ne restera de la prise en bénéfice que 35600 liv. & par conséquent les invalides n'auront que 890 liv. pour leurs six deniers pour liv.

De cette somme l'équipage en payera bien tout de même 391 livres 13 sols 4 den. parce qu'il retirera aussi tout de même 15666 liv. 13 f. 4 den. pour son tiers net; mais l'armateur n'en payera que 498 liv. 6 f. 8 den. au lieu de 748 liv. 6 f. 8 d. parce qu'au lieu de 29933 liv. 6 fols 8 deniers il ne retirera net, dans cette nouvelle supposition que 19933 liv. 6 f. 8 d. pour ses deux tiers.

Du reste il est égal pour les invalides qu'ils prennent leur six den. pour l. sur les 25666 liv. 13 f. 4 d. revenans à l'équipage, à la charge de déduire les six d. pour l. qu'ils ont reçu des avances à lui faites, ou qu'ils ne les aient que des 25666 liv. 13 f. 4 d. restantes, compensation faite avec l'armateur de ces mêmes avances montant à 10000 livres, puisque tout cela revient au même. Mais encore une fois entre l'armateur & l'équipage il est essentiel de distinguer les opérations.

La preuve que les six deniers pour livre des invalides sont toujours les mêmes, eu égard au produit liquide de la prise, de quelque manière que l'opération se fasse; c'est que dans notre seconde supposition, en cumulant les deux sommes ci-dessus de 391 l. 12 f. 4 d. que doit payer l'équipage, & celle de 498 liv. 6 f. 8 d. que doit l'armateur, cela fera tout juste la première somme de 890 liv. à quoi reviennent les six d. pour l. de la somme totale de 35600 liv. supposée restante net du produit de la prise. Il en fera toujours de même au reste, de toute opération bien faite.

Si l'armateur a promis au capitaine une gratification de 2 ; 2 & demi ou 3 pour cent ou toute autre sur le produit de la prise; l'opération ne changera pas pour cela, & l'armateur n'en payera pas moins les six den. pour liv. aux invalides comme ci-dessus; sauf à lui à retenir au capitaine les six deniers pour livre de cette gratification, comme les ayant payés à son acquit.

Dans notre hypothèse, la course est supposée toujours existante; ainsi pour juger du reste, il faut attendre la fin de la course & quel sera le sort du navire

corsaire. Si sans faire d'autre prise, il est pris lui-même, il n'est plus question d'autre chose. Mais s'il retourne à la fin de sa course avec une nouvelle prise ou sans prise, il s'agira alors de faire l'évaluation du corsaire & dépendances, dans l'état où tout se trouvera pour en attribuer les six deniers pour livre aux invalides aussi-bien que de la nouvelle prise, attendu que les frais de la mise hors du corsaire leur ont été portés en compte; & comme cela donneroit lieu à un double procès-verbal de liquidation, il vaut mieux différer la liquidation générale de toutes les prises faites par un corsaire, jusqu'à la fin de la course.

On conçoit que si le produit des prises faites par un corsaire, est au-dessous des dépenses de l'armateur, les invalides n'ont pas de six deniers pour livre à prétendre contre lui: mais ils peuvent en avoir à exercer contre l'équipage; & cela arrivera toutes les fois que sa part dans les prises excédera les avances qui lui auront été faites, Hors delà, il ne leur sera rien dû n'étant pas naturel, qu'ils prennent les six den. pour liv. deux fois sur le même objet.

Au surplus quoique la course soit tout-à-fait infructueuse, il n'y a point de leur part de restitution à faire des six deniers pour livre qu'ils ont reçu des avances faites à l'équipage, parce que quoiqu'il arrive, ces avances sont toujours acquises à l'équipage; de manière que la course étant absolument malheureuse, c'est une perte de plus qui tombe sur l'armateur, qui ne peut jamais répéter ces avances contre aucun de l'équipage si ce n'est en cas de désertion; mais seulement en faire l'imputation sur le tiers de ce même équipage dans les prises.

Cependant par rapport aux six deniers pour livre des invalides, il peut se faire que tel de l'équipage aura reçu pour ses avances au delà de sa part dans la prise, & que tel autre aura reçu moins, tandis que le total des avances, dont les six deniers pour liv. auront été payés, absorbera le tiers revenant à l'équipage en général. Alors indépendamment de l'opération ci-dessus, qui ne doit pas changer par cette circonstance, il s'agira de faire un relevé des parts de ceux de l'équipage qui auront moins reçu en avances, à l'effet de leur faire payer les six deniers pour livre de ce qu'ils retireront de la prise au delà de leurs avances.

Il convient d'observer que sous prétexte, qu'il faut déduire de la part des invalides, sur les six deniers pour livre de la prise, ceux qu'ils ont reçus pour raison des avances faites à l'équipage, dans les armemens en course faits par les particuliers, il ne s'agit du tout point d'opérer de même en fait de prise faite par les vaisseaux du Roi. La raison de différence est que le Roi ne donne point d'avances aux gens de l'équipage à valoir sur les prises qu'ils feront; mais que ce sont des gages simplement qu'il leur paye, lesquels gages courent tout le temps du voyage, qu'il se fasse quelque prise ou non: & s'il leur fait compter deux mois d'avance à leur embarquement, ce n'est pas encore une fois à valoir sur la course, comme on en use à présent sur les navires armés par les particuliers, ce sont seulement deux mois qu'ils reçoivent d'avances sur leurs gages, ce qui fait une différence absolument décisive. Ainsi dans les liquidations des prises faites par les vaisseaux du Roi, il n'est nullement question des six deniers pour livre des deux mois de gages payés aux gens de l'équipage; c'est-à-dire, qu'il ne s'agit point d'en faire la déduction sur ceux de leurs parts dans les prises. Et il en seroit de même des liquidations de prises faites par les corsaires; s'il n'étoit pas passé en usage, de ne plus donner de gages aux gens de l'équipage: mais seulement des avances sur leurs parts des prises à faire.

J'ai observé que lorsque le produit des prises faites par un corsaire est au-dessous des dépenses de l'armateur, cet armateur n'a pas alors à payer de son chef les six deniers pour livre aux invalides ; mais que ceux-ci pourront en prétendre contre l'équipage ; ce qui arrivera toutes les fois que sa part dans la prise surpassera les avances qu'il aura reçues ; auquel cas il faudra qu'ils lui tiennent compte des six den. pour liv. qu'ils auront reçu de ces mêmes avances.

Cette hypothèse se rencontrera si, en retenant l'exemple ci-dessus, la mise hors du corsaire est de 78000 liv. au lieu de 30000 liv. Alors on dira dans l'opération de la liquidation, que comme l'armateur est en perte, au lieu d'avoir du bénéfice, les invalides n'ont rien à prétendre contre lui, sauf à lui faire compter dans la suite de la valeur du corsaire & dépendances à son retour à la fin de la course ; réserve dont on se dispensera néanmoins, s'il y a nouvelle qu'il a été pris ou coulé à fond.

Après quoi on passera à la liquidation entre l'armateur & l'équipage, laquelle sera la même que ci-dessus ; c'est-à-dire, que y ayant 77000 liv. à partager entr'eux, on en attribuera à l'équipage 25666 liv. 13 s. 4 d. pour son tiers : sur quoi on déduira au profit de l'armateur les 10000 liv. par lui payées à ce même équipage pour avances ; au moyen de quoi il ne reste net à l'équipage que la somme de 15666 liv. 13 s. 4 den. de laquelle somme on tirera les six deniers pour liv. en faveur des invalides, dont ils se devront contenter, attendu que s'ils vouloient les prendre des 25666 liv. 13 s. 4 den. il faudroit alors qu'ils tinssent compte des six deniers pour livre des avances, ce qui reviendrait au même, comme il a déjà été observé.

Toutefois s'il se trouve que quelques-uns de l'équipage aient moins reçu en avances que ce qui leur revient pour leurs parts de la prise, rien n'empêchera alors que les six deniers pour livre ne soient exigibles pour raison de ce que chacun d'eux aura à toucher au-delà de ses avances.

Au reste, les opérations relatives à la retenue des six deniers pour liv. ne se font que dans les liquidations générales où il est question du compte de toutes les dépenses de l'armateur ; & ces liquidations ne doivent se faire qu'au Siege de l'Amirauté du lieu où l'armement a été fait, ou au Siege dans le ressort duquel l'armateur est domicilié, suivant la nouvelle décision portée à ce sujet.

Si les prises sont conduites en d'autres ports, on y fait simplement des liquidations particulières & provisionnelles, dans lesquelles on ne doit régler que le produit de la prise, déduction faite des frais de décharge & de justice. Ensuite on renvoie à la liquidation générale à faire où il convient. Voyez à ce sujet l'article suivant.

La liquidation d'une rançon est sujette aux mêmes règles & n'a rien de particulier.

En cas de prise faite par un vaisseau armé en guerre & marchandise tout ensemble, il ne s'agit point de passer en compte à l'armateur la valeur de son navire & tous les frais de la mise hors, comme dans un armement uniquement fait pour la course ; mais il est juste de lui allouer ce qu'il aura dépensé de plus qu'il n'auroit fait, s'il eût équipé simplement son navire en marchandise, à l'effet de régler les six deniers pour livre des invalides.

Pour revenir maintenant à notre article, il reste à observer au sujet du reste du produit de la prise dont il ordonne le partage entre les intéressés, conformé-

ment aux conditions de leur société, que cela regarde indistinctement les intéressés dans l'entreprise de l'armement & les gens de l'équipage du corsaire, à l'effet que les uns & les autres soient tenus, ou collectivement ou distributivement, d'exécuter les conventions arrêtées entr'eux au sujet du partage du profit des prises, pourvu néanmoins que ces conventions soient justifiées par un écrit en forme, la preuve testimoniale n'étant pas admissible en pareil cas.

EDIT DU ROI,

Concernant le dixieme de l'Amiral de France, sur les prises & conquêtes faites en mer.

Donné à Versailles au mois d'Août 1743.

Registré au Parlement de Paris le 26 du même mois.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous présens & à venir, Salut. Dans les différens objets qui occupent les soins & l'attention que nous donnons continuellement à tout ce qui peut contribuer au progrès du commerce & de la navigation de nos sujets, nous avons remarqué que les armemens particuliers qu'ils font en temps de guerre, méritent une protection particulière: & quoique nous persévérons dans le dessein où nous avons toujours été, d'éviter, autant qu'il nous sera possible, les occasions de faire usage de ces sortes d'armemens, il nous a paru convenable de prendre dès à présent des mesures pour exciter nos sujets à les multiplier dans les cas où nous serons obligés de les autoriser. Nous nous proposons à cet effet de faire examiner les Ordonnances, Arrêts & Réglemens qui ont été rendus jusqu'à présent sur cette matiere, afin de simplifier les procédures, d'en diminuer les frais, & de mettre ceux de nos sujets qui feront de pareils armemens, en état de profiter le plus promptement que faire se pourra, du fruit des dépenses qu'ils feront & des risques auxquels ils s'exposeront. Mais notre très-cher & très-ami cousin le Duc de Penthièvre, Amiral de France, instruit de nos vues à cet égard, & voulant y concourir, nous auroit représenté qu'un des meilleurs moyens d'exciter les armateurs, pourroit être de réduire le droit de dixieme attribué à la charge d'Amiral sur les prises faites à la mer: & pour nous donner une nouvelle preuve de son attachement à notre service &

de son zele pour le bien de l'Etat, il nous auroit offert de se contenter à l'avenir de percevoir son dixieme sur le bénéfice net de ces prises, au lieu de le prendre sur leur produit total & sans autre déduction que des frais du déchargement & de la garde des vaisseaux & marchandises, ainsi qu'il lui est attribué par les divers Réglemens, notamment par les articles XXXI & XXXII du titre 9 de l'Ordonnance de la Marine, du mois d'Août 1681, & que ses prédécesseurs en ont joui. Nous avons lieu de croire en effet qu'un semblable arrangement doit procurer l'avantage qui a porté notredit cousin à nous le proposer, puisqu'il remplira l'objet des représentations que nous savons que les armateurs ont faites en différens temps. Et après nous être fait représenter, en notre Conseil, l'Edit du mois de Novembre 1669, portant suppression de la charge de Grand-Maitre, Chef & Surintendant de la navigation & commerce de France, & rétablissement de celle d'Amiral, le Règlement fait le 12 du même mois de Novembre, sur les pouvoirs, fonctions, autorités & droits de ladite charge d'Amiral, les articles 31 & 32 du titre 9 de ladite Ordonnance de 1681, ensemble les Réglemens & Arrêts rendus en conséquence, nous avons résolu d'expliquer nos intentions sur ce sujet. A ces causes & autres à ce nous mouvans, de l'avis de notre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons, par le présent Edit perpétuel & irrévocable, dit, statué & ordonné, disons, statuons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Nous maintenons, gardons, &, en tant que de besoin, confirmons notre très-cher & très-ami cousin le Duc de Penthièvre & ses successeurs en la charge d'Amiral de France, dans la possession & jouissance du droit attribué à ladite charge, du dixième sur les prises & conquêtes faites à la mer.

II. Ordonnons néanmoins, en agréant, acceptant & approuvant l'offre de notredit cousin, que ledit droit ne pourra être pris à l'avenir, ni par lui ni par ses successeurs en ladite charge, que sur le bénéfice net revenant aux armateurs.

III. Voulons à cet effet qu'avant le partage des prises il soit prélevé la somme à laquelle se trouveront monter, non seulement les frais du déchargement & de la garde des vaisseaux & marchandises, mais encore les frais de justice, & généralement toutes les dépenses de l'armement; & qu'après la distraction ci-dessus, le dixième des prises soit délivré à l'Amiral sur le restant, lequel sera ensuite partagé aux équipages & aux intéressés, conformément aux conditions de leur société.

IV. N'entendons que, sous prétexte que l'Amiral ne pourra prendre son dixième que déduction faite de toutes les dépenses concernant lesdits armemens & sur le bénéfice net des prises, il puisse être tenu de contribuer auxdites dépenses lorsque le produit des prises ne se trouvera pas suffisant pour y satisfaire, ni dans aucun autre cas.

V. N'entendons pareillement que dans la liquidation des prises qui seront faites par nos vaisseaux & galères armés pour notre compte, toutes les dépenses soient prélevées avant le dixième de l'Amiral; & voulons que ledit

dixième lui soit délivré sur ce qui restera du produit *desdites prises*, déduction faite seulement des frais de déchargement, de garde & de justice, y compris ceux de la vente & le dixième des équipages, lequel sera également prélevé avant celui de l'Amiral. Si donnons en mandement à nos amis & féaux les gens tenans notre Cour de Parlement à Paris, que notre présent Edit ils aient à faire lire, publier & registrer, & le contenu en icelui garder & observer selon sa forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts & Réglemens, & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par le présent Edit: car tel est notre plaisir. Et afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, nous y avons fait mettre notre scel. Donné à Versailles au mois d'Août mil sept cent quarante-trois, & de notre regne le vingt-huitième. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, Par le Roi, PHELYPEAUX. VISA, DAGUESSEAU. Et scellé du grand sceau de cire verte.

Registré, oui ce requérant le Procureur Général du Roi, pour être exécuté selon sa forme & teneur, sans approbation des Réglemens autres que ceux portés par les Ordonnances, Edits, Déclarations & Lettres-Patentes enregistrés à la Cour, ni d'autres Arrêts que ceux de ladite Cour; & copies collationnées envoyées dans les Bailliages & Sénéchaussées du ressort, pour y être lu, publié & enregistré. Enjoint aux Substituts du Procureur Général du Roi, d'y tenir la main & d'en certifier la Cour dans le mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le vingt-six Août mil sept cent quarante-trois.

Signé, YSABEAU.

DECLARATION DU ROI,

Portant la suspension du dixième de l'Amiral sur les prises faites en mer, & autres encouragemens pour la course.

Donnée à Versailles le 5 Mars 1748.

Registrée en Parlement.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces présentes lettres verront, Salut. Par notre Edit donné à Versailles au mois d'Août 1743, Nous

aurions, sur la proposition de notre très-cher & très-ami cousin le Duc de Penthièvre, Amiral de France, ordonné que le droit de dixième attribué à la charge d'Amiral sur les prises faites à

Bbb ij

la mer, ne pourroit être perçu à l'avenir pour les prises qui seroient faites par des corsaires particuliers, que sur le bénéfice net revenant aux armateurs, déduction faite de toutes les dépenses généralement quelconques; & nous aurions réglé en même temps, par rapport aux prises faites par nos vaisseaux & nos galeres, armés pour notre compte, que le dixieme de l'Amiral seroit perçu, déduction faite seulement des frais de déchargement, de garde & de justice, y compris ceux de la vente & le dixieme de l'équipage, lequel seroit également prélevé avant celui de l'Amiral. Nous nous étions déterminés d'autant plus volontiers à ordonner cette réduction dans la perception de ce droit, qu'elle remplissoit l'objet des représentations que nous favions que les armateurs avoient faites en différens temps: mais l'expérience de la présente guerre nous ayant fait connoître qu'elle ne remplît pas entièrement celui de la protection particuliere que nous avons toujours entendu donner aux armemens en course, nous avons résolu de faire de nouveaux arrangemens pour les favoriser encore plus efficacement. C'est dans cette vue que nous avons accepté l'offre que notre très-cher & très-aimé cousin le Duc de Penthièvre, toujours prêt à nous donner de nouvelles preuves de son zele pour le bien de l'Etat, nous a encore faite de suspendre la perception du dixieme sur les prises qui pourrout être faites dans le cours de cette guerre: c'est dans la même vue qu'en assurant de nouveaux avantages aux armateurs, nous voulons régler des récompenses particulieres pour les capitaines & les équipages des vaisseaux corsaires. Et comme il est juste en même temps que nous donnions aux officiers & équipages de nos vaisseaux armés pour notre compte, des marques publiques de la satisfaction que nous ressentons du zele & de la valeur qu'ils font paroître en toute occasion, nous nous sommes proposés de faire aussi un Règlement nouveau par rapport aux prises qu'ils pourrout faire. A CES CAUSES & autres à ce nous mouvans, de l'avis de notre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces présentes, signées de notre main, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plait ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

La perception du droit du dixieme attribué à la charge d'Amiral de France, sera & demeurera suspendue durant la présente guerre; & toutes les prises & conquêtes qui pourrout être faites

à la mer dans le cours d'icelle, à compter du jour de l'enregistrement des présentes, seront totalement exemptes dudit droit, suivant l'offre à nous faite par notredit cousin, laquelle nous avons acceptée, agréée & approuvée: dérogeons à cet effet par ces présentes à notredit Edit du mois d'Août 1743, & nous réservons cependant de pourvoir au dédommagement que nous jugerons être dû à notredit cousin pour raison de ladite suspension.

II. Dans deux mois, pour toute préfixion & délai, il sera, par des Commissaires de notre Conseil que nous nommerons à cet effet, procédé à l'examen des Ordonnances, Arrêts & Réglemens rendus jusqu'à présent concernant les procédures des Amirautes pour l'instruction des prises; pour, sur le compte qui nous en sera rendu, être pourvu par nous à un Règlement général sur tout ce qui a rapport auxdites procédures.

III. Outre le produit des prises qui seront faites par les bâtimens armés en course par nos sujets, & desquelles le partage se fera en entier sans perception du dixieme de l'Amiral, voulons qu'il soit payé des deniers de notre trésor royal, les gratifications suivantes, pour raison desdites prises: savoir, la somme de 100 liv. pour chaque canon des calibres de 4 livres de balles & au-dessus jusqu'à douze, des navires pris; celle de 150 liv. pour chaque canon de 12 livres & au-dessus; & celle de 30 liv. par tête de prisonniers; & lorsqu'il y aura eu combat, ladite gratification sera accordée pour le nombre d'hommes effectifs qui se seront trouvés sur les prises au commencement de l'action.

IV. Lesdites gratifications seront payées par le Garde de notre trésor royal en exercice, suivant les Ordonnances que nous ferons expédier à cet effet sur l'extrait du procès-verbal d'inventaire de la prise, pour constater le nombre & le calibre des canons, & sur le certificat de nos officiers dans les ports auxquels les prisonniers auront été remis, ainsi que sur les autres pieces qui seront jugées nécessaires pour constater le nombre d'hommes effectifs qui se trouvoient dans la prise au commencement du combat.

V. Lesdites gratifications appartiendront en entier aux capitaines, officiers & équipages des navires preneurs; pour être partagées entr'eux suivant le Règlement qui sera arrêté à cet effet dans notre Conseil. Voulons que le paiement en soit fait au capitaine, ou autre ayant charge de lui, & que pour preuve honorable de sa conduite, il lui soit délivré par le Garde du trésor royal, une ampliation de sa quittance, au bas de copie de notre Ordonnance; nous réservons

vant au surplus de donner auxdits capitaines & officiers, d'autres récompenses particulières, suivant la force des vaisseaux de guerre & corsaires ennemis dont ils se seront emparés & selon les autres circonstances des combats qu'ils auront soutenus.

VI. Déclarons que toutes les frégates ou vaisseaux de vingt-quatre pièces de canon & au-dessus, qui seront armés pour la première fois du jour de la publication des présentes, & qui se trouveront en bon état de service lors de la cessation de la course, soit par un traité de paix, soit par une suspension d'armes avec nos ennemis, demeureront pour notre compte, & que le prix en sera payé des deniers de notre trésor royal, aux propriétaires, sur le pied de l'estimation qui en sera faite en la manière accoutumée. Et à l'effet de distinguer les bâtimens neufs qui seront armés après la publication des présentes, les armateurs seront tenus d'en faire mention dans leurs déclarations au greffe de l'Amirauté, & d'y joindre un certificat en forme du maître constructeur, & pareille mention sera faite dans les commissions en guerre qui leur seront délivrées. Voulons néanmoins & entendons que les propriétaires des vaisseaux & frégates qui seront dans le cas du présent article, ayant la liberté de les garder, si bon leur semble, pour leur compte; ce qu'ils seront tenus d'opter avant qu'il soit procédé à ladite estimation.

VII. A l'égard des prises qui seront faites par nos vaisseaux & galères armés pour notre compte durant la présente guerre, nous voulons qu'il appartienne aux officiers & équipages de nosdits vaisseaux & galères, un tiers dans le produit net des prises des navires marchands, au lieu d'un dixième qui leur a été ci-devant attribué, & qu'en outre il leur soit payé des deniers de notre trésor royal, pour raison de toutes les prises qu'ils feront, des gratifications semblables à celles que nous avons réglées par l'art. 3 des présentes, pour les corsaires particuliers; nous réservant de leur accorder aussi des récompenses particulières, suivant leurs grades, la force des vaisseaux de guerre & corsaires ennemis dont ils se seront emparés, & les autres circonstances des combats qu'ils auront soutenus; & le partage, tant du tiers desdites prises des navires marchands que desdites gratifications, se fera entre nosdits officiers & équipages, conformément au Règlement qui à cet effet sera par nous arrêté.

VIII. Les corsaires particuliers qui sortiront de nos ports avec nos vaisseaux, ou qui les joindront à la mer, auront part, tant dans le produit des prises qui seront faites durant lesdites jonctions, que dans les gratifications ci-dessus

ordonnées, par proportion & relativement au nombre de canons desdits vaisseaux & corsaires, sans avoir égard à la différence de calibre desdits canons, à la grandeur des bâtimens, ni à la force de leurs équipages.

IX. Les dispositions du titre des prises de l'Ordonnance de 1681, seront exécutées selon leur forme & teneur; & enjoignons expressément, tant aux officiers commandans nos vaisseaux, qu'aux corsaires particuliers, d'y tenir la main, & de s'y conformer: voulons que dans le cas de soupçon de pillage, divertissement d'effets, déprédation & autres malversations, il soit procédé par les Officiers de l'Amirauté, & à la Requête de nos Procureurs, par voie de dépositions ou interrogatoires des équipages, récolemens & confrontations, contre ceux qui seront coupables desdits pillages, divertissement d'effets, déprédations ou autres malversations; pour être lesdites procédures, ensemble les conclusions de nos Procureurs, envoyées au Secrétaire général de la Marine, & être par l'Amiral, avec les Commissaires du Conseil des prises, procédé au Jugement de la validité des prises, & en même temps de la peine que mériteront les accusés, en exécution de l'article 20 du dit titre de l'Ordonnance de 1681. Lorsque l'Amiral & lesdits Commissaires estimeront que la restitution des choses pillées, & la peine du quadruple, ordonnées par ledit article, seront suffisantes, ils pourront prononcer l'une & l'autre sans qu'il soit besoin de nouvelles conclusions, ni d'un nouvel interrogatoire de l'accusé, & le condamner encore aux dommages, intérêts envers la partie, s'il y échoit; en sorte qu'après le Jugement ainsi rendu par l'Amiral, l'accusé ne puisse plus être poursuivi criminellement pour le même fait: & dans le cas où l'Amiral & lesdits Commissaires estimeront qu'il y aura lieu de prononcer peine afflictive, ils renverront le procès aux Officiers de l'Amirauté, pour juger les coupables, & les condamner à la punition corporelle qu'ils mériteront suivant la qualité du délit & de la contravention aux Ordonnances, à la restitution des effets, à la peine du quadruple, & aux dommages-intérêts de la partie, sans que l'Amiral puisse dans ces cas y statuer, mais seulement juger de la validité de la prise. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces présentes ils aient à faire lire, publier & registrer, & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts & Réglemens & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par les présen-

tes ; car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donné à Versailles le cinquième jour de Mars mil sept cent quarante-huit , & de notre regne le trente-troisième. Signé, LOUIS.

Et plus bas, Par le Roi, PHELYPEAUX.

Registree, oui, & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutée selon leur forme

& teneur, & copies collationnées envoyées aux Bailliages & Sénéchaussées du ressort ; pour y être lue, publiée & registree. Enjoint aux Substitués du Procureur-Général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans le mois, aux charges, clauses & conditions portées par l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le 30 Mars 1748.

Signé, YSABEAU.

DECLARATION DU ROI,

Portant la suspension du dixième de l'Amiral de France, & autres encouragemens pour la course.

Donnée à Versailles le 15 Mai 1756.

Et enregistrée au Parlement de Paris le 20 du même mois.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre, à tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Parmi les divers objets dont nous sommes obligés de nous occuper dans les conjonctures présentes, nous avons crû devoir donner une attention particulière aux armemens de mer, qui se font pour la course sur les ennemis de l'Etat ; & il nous a paru convenable de faire de nouveaux arrangements, tant pour exciter nos sujets à multiplier ces sortes d'armemens, dans le cas où nous jugerons nécessaire de les autoriser, que pour assurer dès à présent aux officiers & équipages de nos vaisseaux armés pour notre compte, des marques publiques de la satisfaction que nous sommes en droit d'attendre de leur zèle & de leur valeur dans toutes les occasions. C'est dans cette vue que nous nous proposons de faire examiner les Ordonnances, Arrêts & Réglemens rendus jusqu'à présent, concernant les procédures des Amirautés, pour l'instruction des prises faites à la mer, afin de simplifier par un nouveau Règlement ces procédures, d'en diminuer les frais, & de procurer à tous les intéressés aux armemens les moyens de profiter le plus promptement que faire se pourra, du fruit des dépenses qu'ils feront & des risques auxquels ils s'exposent ; & c'est aussi dans la même vue qu'après nous être fait représenter notre Déclaration du 5 Mars 1748, par laquelle nous aurions ordonné la suspension du dixième de l'Amiral de France sur les prises, durant la guerre qui subsistait alors, avec d'autres encouragemens pour la course, nous nous sommes déterminés

à en renouveler les principales dispositions, à en ajouter de nouvelles, & à faire connoître plus particulièrement la résolution où nous sommes de protéger la course, & de la favoriser par toutes sortes de moyens. A ces causes, & autres à ce nous mouvans, de l'avis de notre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces présentes signées de notre main, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

En conséquence de l'offre qui nous a été faite par notre très-cher & très-ami cousin le Duc de Penthievre, Amiral de France, & que nous avons agréée, acceptée & approuvée, de suspendre de nouveau le droit de dixième attribué à la charge d'Amiral, sur les prises & conquêtes faites à la mer ; voulons & ordonnons que jusqu'à ce qu'il en ait été par nous autrement ordonné, la perception dudit droit soit & demeure suspendue, & que les prises & conquêtes qui seront faites à la mer en soient totalement exemptées ; dérogeons à cet effet, par ces présentes, à notre Edit du mois d'Août 1743, & à tous autres Edits, Déclarations, Ordonnances & Réglemens à ce contraires, nous réservant cependant de pourvoir au dédommagement que nous jugerons être dû à notre dit cousin, pour raison de ladite suspension.

II. Outre le produit des prises qui seront faites par les bâtimens armés en course par nos su-

jets ; & desquelles le partage se fera en entier, sans perception du dixième de l'Amiral ; voulons qu'il soit payé des deniers du trésor royal les gratifications suivantes pour raison desdites prises : savoir, la somme de 100 liv. pour chaque canon des calibres de quatre livres & au-dessus jusqu'à douze livres, des navires qui seront pris chargés en marchandises ; celle de 150 liv. pour chaque canon desdits calibres des navires particuliers armés en course, & celle de 200 liv. pour chaque canon des mêmes calibres des vaisseaux & frégates de guerre ; & celle de 150 liv. pour chaque canon de douze livres & au-dessus, des navires chargés en marchandises ; de 225 liv. pour chaque canon desdits calibres de corsaires particuliers, & de 300 liv. pour chacun de ceux des vaisseaux & frégates de guerre ; celle de 30 liv. pour chaque prisonnier des navires marchands qui seront pris ; de 40 liv. pour chacun des prisonniers des corsaires particuliers, & de 50 liv. par tête de ceux des frégates de guerre ; & lorsqu'il y aura combat, lesdites gratifications seront accordées pour le nombre d'hommes effectifs qui se seront trouvés sur les prises au commencement de l'action ; voulons même qu'elles soient augmentées d'un quart en sus, tant pour les vaisseaux & frégates de guerre, que pour les corsaires particuliers qui auront été enlevés à l'abordage.

III. Lesdites gratifications seront payées par le Garde de notre trésor royal en exercice, suivant les ordres que nous ferons expédier à cet effet sur l'extrait du procès-verbal d'inventaire de la prise, pour constater le nombre & le calibre des canons, & sur les certificats de nos officiers dans les ports auxquels les prisonniers auront été remis, ainsi que sur les autres pièces qui seront jugées nécessaires pour constater le nombre d'hommes effectifs qui se trouvoient dans la prise au commencement du combat.

IV. Lesdites gratifications appartiendront en entier aux capitaines, officiers & équipages des navires preneurs, pour être partagées entr'eux proportionnellement aux quotités respectives revenantes aux capitaines, officiers & équipages dans le produit des prises, suivant les conditions faites par l'acte d'engagement : voulons que le payement en soit fait au capitaine, ou autre ayant charge de lui ; & que pour preuve honorable de sa conduite, il lui soit délivré par le Garde de notre trésor royal une ampliation de la quittance au bas de copie de notre Ordonnance ; nous réservant au surplus de donner en outre auxdits capitaines & officiers, d'autres récompenses particulières, même des emplois

dans notre service de la Marine, suivant la force des vaisseaux de guerre & corsaires ennemis dont ils se seront emparés, & selon les autres circonstances des combats qu'ils auront soutenus.

V. Déclarons que nous prendrons pour notre compte les vaisseaux ou frégates de vingt-quatre canons & au-dessus qui auront été construits pour la course, soit sur le pied des factures, s'ils n'y avoient pas été employés, soit sur le pied de l'estimation s'ils y ont été employés, lorsque ladite course cessera d'être autorisée. Déclarons pareillement que nous prendrons pour notre Marine les vaisseaux & frégates de vingt-quatre canons & au-dessus, qui seront pris par les corsaires particuliers, & qui se trouveront en état de servir, suivant l'estimation qui en sera également faite ; & le prix de tous lesdits vaisseaux & frégates sera payé des deniers de notre trésor royal, aussi-tôt après que la livraison en aura été faite aux officiers qui seront par nous commis pour les recevoir. Le tout néanmoins si mieux n'aiment les propriétaires les garder pour leur compte, ou en faire faire la vente comme des autres effets des prises.

VI. Déclarons aussi que notre intention est de donner des marques particulières & honorables de notre satisfaction aux armateurs qui se distingueront par des armemens & entreprises considérables. Voulons même que pour indemniser les intéressés auxdits armemens, des dommages que les vaisseaux corsaires auront pu souffrir dans les combats où ils se seront rendus maîtres de quelques vaisseaux ou frégates de guerre, il leur soit payé des deniers de notre trésor royal, sur la représentation des pièces mentionnées en l'article 3 des présentes, les sommes ci-après ; savoir, 100 liv. pour chaque canon du calibre de quatre livres & au-dessus jusqu'à douze livres, & 200 liv. par chaque canon du calibre de douze livres & au-dessus, des vaisseaux qui auront été pris dans lesdits combats, & en outre 20 liv. par chaque homme effectif qui se sera trouvé au commencement du combat sur lesdits vaisseaux pris.

VII. A l'égard des prises qui seront faites par nos vaisseaux armés pour notre compte, nous voulons qu'il appartienne aux officiers & équipages desdits vaisseaux le tiers dans le produit net des prises des vaisseaux marchands, sauf à leur donner une plus grande part suivant les circonstances ; & qu'en outre il leur soit payé des deniers de notre trésor royal, pour raison de toutes les prises qu'ils feront, des gratifications semblables à celles que nous avons réglées par l'article 3 des présentes, en faveur des corsaires particuliers, à l'exception néanmoins des

prises des vaisseaux & frégates de guerre, pour raison desquels nous voulons qu'il soit payé auxdits officiers & équipages la somme de 300 liv. pour chaque canon de quatre livres & au-dessus jusqu'à douze livres, & celle de 450 liv. pour chaque canon des calibres de douze livres & au-dessus, & que lesdites sommes soient augmentées d'un quart en sus lorsque lesdits vaisseaux & frégates auront été enlevés à l'abordage, nous réservant de leur accorder aussi des récompenses particulières suivant leurs grades, la force des vaisseaux de guerre & corsaires ennemis dont ils se seront emparés, & les autres circonstances des combats qu'ils auront livrés ou soutenus; & le partage, tant du tiers desdites prises de navires marchands que desdites gratifications, se fera entre nosdits officiers & équipages conformément au Règlement qui en sera par nous arrêté en notre Conseil.

VIII. Les corsaires particuliers qui sortiront de nos ports avec nos vaisseaux, ou qui les joindront à la mer, auront part, tant dans le produit des prises qui seront faites durant lesdites jonctions, que dans les gratifications ci-dessus ordonnées, par proportion & relativement au nombre de canons desdits vaisseaux & corsaires, sans avoir égard à la différence du calibre desdits canons, à la grandeur des bâtimens, ni à la force des équipages.

IX. Les navires qui seront armés en course jouiront de l'exemption de tous droits généralement quelconques sur les vivres, artillerie, munitions & ustensiles de toutes espèces, servant à leur construction, avituaillement & à leur armement.

X. Il sera par nous statué sur les espèces & qualités des marchandises provenant des prises qui pourront être vendues & consommées dans le Royaume.

XI. Suivant les témoignages qui nous seront rendus de la conduite des officiers & volontaires qui serviront sur les corsaires, nous les dispenserons d'une ou même de deux campagnes sur nos vaisseaux pour être reçus capitaines.

XII. Les officiers & matelots des équipages des corsaires qui, par des blessures qu'ils auront reçues dans les combats, se trouveront invalides, seront compris dans les états de demi-soldes que nous accordons aux gens de mer; comme aussi nous accorderons des pensions aux veuves de ceux qui auront été tués dans les combats.

XIII. Les salaires & parts des matelots déser-teurs des corsaires de vingt-quatre canons & au dessus, appartiendront & seront acquis aux armateurs desdits corsaires.

XIV. Ne pourront les capitaines corsaires ad-

mettre à rançons aucun navire ennemi, sous quelque prétexte que ce puisse être, qu'après qu'ils auront renvoyé dans les ports trois prises effectives depuis leur dernière sortie.

XV. Les dispositions du titre des prises de l'Ordonnance de 1681 seront exécutées selon leur forme & teneur; enjoignons expressément, tant aux officiers commandant nos vaisseaux qu'aux corsaires particuliers, d'y tenir la main & de s'y conformer. Voulons que dans les cas de soupçon de pillage, divertissement d'effets, déprédations & autres malversations, il soit procédé par les Officiers de l'Amirauté, & à la requête de nos Procureurs, par voie de dépositions & interrogatoires des équipages, récollemens & confrontations contre ceux qui seroient prévenus desdits pillages, divertissemens d'effets, déprédations ou autres malversations, pour être lesdites procédures, ensemble les conclusions de nos Procureurs, envoyées au Secrétaire général de la Marine, & être par l'Amiral, avec les Commissaires du Conseil des prises, procédé au jugement de la validité des prises, & en même temps de la peine que mériteront les accusés, en exécution de l'article 20 dudit titre de l'Ordonnance de 1681. Lorsque l'Amiral & lesdits Commissaires estimeront que la restitution des choses pillées, & la peine du quadruple, ordonnées par ledit article, seront suffisantes, ils pourront prononcer l'une & l'autre, sans qu'il soit besoin de nouvelles conclusions ni d'un nouvel interrogatoire de l'accusé, & le condamner en outre aux dommages-intérêts envers la partie, s'il y échoit; & après le jugement ainsi rendu par l'Amiral, l'accusé ne pourra plus être poursuivi criminellement pour le même fait; & dans le cas où l'Amiral & lesdits Commissaires estimeront qu'il y aura lieu de prononcer de plus grandes peines, ils renverront le procès aux Officiers de l'Amirauté pour juger les coupables & les condamner à la peine qu'ils mériteront, suivant la qualité du délit & de la contravention aux Ordonnances, à la restitution des effets, à la peine du quadruple, & aux dommages-intérêts de la partie, sans que l'Amiral puisse dans ces cas y statuer, mais seulement juger de la validité de la prise. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces présentes ils aient à faire lire, publier & registrer, & le contenu en icelles, garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Réglemens, & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé par les présentes: car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous

avons

avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donné à Versailles le quinzième jour de Mai, l'an de grace mil sept cent cinquante-six,

& de notre regne le quarante-unième. *Signé,*
LOUIS.

Et plus bas, Par le Roi, MACHAULT.

LETTRE DE M. L'AMIRAL,

Au sujet des liquidations des prises, & de celles qui ne seront que de relâche.

Du 3 Avril 1745.

MESSEIERS les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, les armateurs m'ont porté leurs plaintes sur l'obligation qu'on leur impose de faire décharger leurs prises, & de souffrir qu'on en fasse l'instruction & la vente dans les ports où ils n'entrent que par relâche, quoiqu'ils aient fait leur armement dans un autre port, & qu'ainsi, non seulement ils soient en droit d'y conduire leurs prises, mais même qu'ils y soient obligés par les Ordonnances : j'ai été aussi informé que, pour autoriser cette contrainte, on se sert du prétexte de la sûreté de mon droit de dixième. Comme mon intention est de concourir en tout ce qui peut dépendre de moi au bien de la course sur les ennemis de l'Etat, & à l'avantage des armateurs, je vous fais la présente lettre pour vous dire que je souhaite que dorénavant vous ne puissiez retenir, sous quelque prétexte que ce puisse être, les prises qui ne seront entrées dans vos ports que par relâche, suivant les déclarations qui en seront faites par les capitaines ou conducteurs desdites prises ; & qu'au contraire, lesdits capitaines ou conducteurs aient pleine & entière liberté de les conduire dans tel autre port de France que bon leur semblera, relativement aux instructions de leurs armateurs, observant seulement de donner avis au Secrétaire Général de la Marine, de la déclaration qui vous aura été faite ; & afin qu'il ne soit rien enlevé desdites prises de relâche, tant qu'elles seront dans vos ports, vous aurez soin d'y établir un gardien, de la probité duquel vous serez assuré, & qui sera payé par les armateurs, à qui vous ferez entendre le contenu de cette lettre, pour qu'ils avertissent leurs capitaines ou conducteurs des prises de la nécessité, lorsqu'ils entreront dans un port purement par relâche, d'en faire mention expresse dans leur déclaration, afin qu'il n'y ait à cet égard par la suite aucun équivoque ni sujet de difficulté par rapport à l'exécution de mes intentions.

objet qui devient quant à présent fort intéressant, & qui procède du nouvel Edit de 1743, comme il résulte de cet Edit, que mon dixième ne doit être pris que sur les profits de la course pendant la durée de chaque armement, & non sur chaque prise, il convient par conséquent d'établir une nouvelle forme de procéder aux liquidations, & pour cet effet mon intention est, que les différentes prises conduites & vendues dans votre port, & qui auront été faites par des corsaires qui auront été armés dans un autre ressort, soient purement & simplement liquidées par vous en ce qui regarde les frais de justice & autres relatifs à ces prises, en renvoyant pour la liquidation de mon dixième, à la liquidation générale que j'entends qui soit faite par les Officiers de l'Amirauté où le corsaire aura été armé, comme seuls en état de pouvoir y statuer en connoissance de cause, & que le produit de mon dixième soit remis à mon receveur du lieu où aura été fait l'armement ; bien entendu que, lorsque vous procéderez à ces liquidations pures & simples des prises dans le cas ci-dessus expliqué, vous obligerez les armateurs ou leurs commissionnaires, à fournir caution pour assurer le payement de mon dixième dans le lieu où se fera la liquidation générale : cette liquidation ne m'intéresse pas seul, elle regarde encore ce qui revient à l'équipage ; en sorte que pour abréger toutes les opérations & accélérer les partages des prises, il convient de se conformer de point en point à ce que je vous marque ici ; je vous recommande particulièrement de donner vos soins à faire promptement les liquidations, recevant journellement des plaintes de ce que rien n'avance, ce qui prive les équipages de ce qui leur doit revenir, & ralentir l'émulation où paroissent être les gens de mer de s'embarquer pour faire la course. Je suis, Messieurs les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, Votre bien affectionné,

L. J. M. DE BOURBON,

Tome II.

Ccc

ARREST DU CONSEIL D'ETAT

DU ROI,

Concernant la liquidation de la retenue des six deniers pour livre, qui se fait au profit des invalides de la Marine, sur les prises faites en mer.

Du 30 Août 1745.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

LE ROI étant informé que dans les liquidations des prises faites à la mer depuis la présente guerre, il s'est introduit des usages différens par rapport à la retenue qui se fait au profit des invalides de la Marine, des six deniers pour livre sur les prises, ladite retenue n'étant faite dans certains Sieges d'Amirauté, qu'après le dixieme de l'Amiral, & se faisant dans d'autres après les frais de garde & de justice, sur les dépenses de l'armement & sur le produit net après le dixieme de l'Amiral: Et Sa Majesté s'étant fait représenter l'Edit du mois de Juillet 1720, concernant les invalides de la Marine, par l'article 3 duquel il est dit que ladite retenue sera continuée sur le montant total des prises, déduction préalablement faite des frais & dépenses nécessaires pour parvenir à la vente, & pour la conservation des marchandises trouvées sur les prises; & du dixieme de l'Amiral: ensemble l'Edit du mois d'Août 1743, dont l'article 2 porte que le dixieme de l'Amiral ne pourra être pris à l'avenir que sur le bénéfice net revenant aux armateurs; Sa Majesté auroit reconnu qu'il étoit nécessaire d'établir une regle générale & uniforme, à laquelle tous les Sieges d'Amirauté seroient tenus de se conformer, tant pour la retenue des six deniers pour livre attribués auxdits invalides, que pour la perception du dixieme de l'Amiral sur les prises faites, soit par les corsaires, soit par les vaisseaux de Sa Majesté armés pour son compte; à quoi voulant pourvoir, & donner en même temps aux armateurs en course une nouvelle marque de sa protection, en réglant que la retenue du droit attribué aux invalides de la Marine, ne se fera qu'après la déduction de toutes les dépenses des armemens, mais avant le dixieme de l'Amiral, lequel ne doit effectivement se percevoir que sur le bé-

néfice net revenant aux armateurs, conformément audit article 2 de l'Edit du mois d'Août 1743. Oui le rapport, le Roi étant en son Conseil, a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les Officiers de l'Amirauté, en procédant aux liquidations des prises faites par les corsaires particuliers, déduiront & préleveront avant le partage d'icelles, non seulement les frais de déchargement & de la garde des vaisseaux & marchandises, mais encore les frais de justice, & généralement toutes les dépenses de l'armement, conformément à l'article 3 de l'Edit du mois d'Août 1743.

II. Après la distraction des sommes ci-dessus, dans laquelle seront comprises les sommes que les armateurs auront payées lors de l'armement & du désarmement de leurs navires, pour le montant des six deniers pour livre sur les gages des équipages, comme faisant partie des dépenses des armemens, la retenue des six deniers pour livre attribués aux invalides, se fera sur le restant du produit desdites prises, avant le dixieme de l'Amiral, de maniere que ledit dixieme ne se prenne que sur le bénéfice net revenant aux armateurs, en conformité de l'art. 2, de l'Edit du mois d'Août 1743.

III. Dans les liquidations des prises faites par les vaisseaux & galeres de Sa Majesté, armés pour son compte, il sera préalablement fait déduction, en exécution de l'article 5 du même Edit, des frais de déchargement, de garde & de justice, y compris ceux de la vente: on prélèvera ensuite les sommes revenant aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs; & après lesdites distractions, la retenue des six deniers pour livre des invalides se fera avant le

dixieme de l'Amiral, lequel lui sera délivré sur le restant du produit desdites prises appartenant à Sa Majesté.

IV. Veut Sa Majesté que les Officiers d'Amirauté se contorment aux dispositions ci-dessus, dans toutes les liquidations qui ne se trouveront point faites au jour de l'enregistrement du présent Arrêt au greffe desdits Sieges, con-

firmant, en tant que de besoin, par rapport à la retenue du droit des invalides, les liquidations qui auront été faites jusqu'alors. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu au camp de Melis le trentieme Août mil sept cent quarante-cinq.

Signé, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant qu'il appartiendra aux Capitaines, Officiers & Equipages des vaisseaux de Sa Majesté, un dixieme dans les prises des vaisseaux marchands ennemis qu'ils feront pendant la présente guerre.

Du 3 Septembre 1692.

DE PAR LE ROI.

S A MAJESTÉ voulant exciter les Officiers commandans ses vaisseaux à garder leurs croisières avec plus d'application, & chercher les occasions de faire des prises sur les ennemis de l'Etat, & interrompre leur commerce; elle a estimé qu'il n'y avoit point de moyen plus sûr que de leur accorder une part dans les prises qu'ils feront, étant persuadée qu'ils réussiront dans leur course avec plus de succès, lorsqu'ils y seront engagés par les vues de leur devoir & de leur intérêt particulier, & qu'ils retiendront aussi les équipages, & les empêcheront avec plus de facilité de divertir les marchandises des prises; pour cet effet, Elle a ordonné & ordonne, veut & entend que pendant le cours de la présente guerre, il appartiendra un dixieme aux capitaines, officiers & équipages des vaisseaux de Sa Majesté dans les prises des bâtimens marchands qu'ils feront pour son compte; lequel sera pris sur ce qui en sera provenu, les frais de justice, dépenses pour parvenir à la vente des marchandises, ou pour les conserver, & le dixieme appartenant à l'Amiral, déduit, suivant le compte qui en sera arrêté par l'Intendant de la Marine du port où elles auront été amenées, ou, s'il n'y en a pas, par le Commissaire-Général ou le Commissaire qui s'y trouvera ordonnateur, & distribué, savoir, un quart au capitaine commandant le

vaisseau, autre quart au capitaine en second, lieutenant, enseigne, & autres officiers composant l'état-major, & le reste aux gardes de la Marine, matelots & soldats. Veut Sa Majesté que les portions appartenantes à l'état-major & à l'équipage, soient réparties, savoir, pour le quart de l'état-major au capitaine en second quatre parts, au lieutenant trois, à l'enseigne deux, & à l'aumônier, chirurgien & écrivain, chacun une, & pour la moitié de l'équipage, au maître trois parts, à chacun des officiers marins, dans lesquels sont compris les capitaines d'armes des compagnies franches, deux, & à chaque matelot, garde de la Marine & soldat, une; le tout suivant le rôle qui en sera arrêté par l'Intendant ou par le Commissaire qu'il aura chargé de ce détail. Et à l'égard des vaisseaux de guerre qui seront pris, Sa Majesté se réserve de donner aux capitaines & équipages, des récompenses proportionnées à la force des vaisseaux & à la défense qu'ils auront faite. Mande Sa Majesté aux Intendans de la Marine ou autres Ordonnateurs dans chacun des ports, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qu'Elle veut être publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le 3 Septembre mil six cent quatre-vingt-douze.

Signé, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les prises faites par les vaisseaux, frégates & autres bâtimens de S. M.

Du 15 Juin 1757.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant, par sa Déclaration du 15 Mai de l'année dernière, accordé aux officiers & équipages de ses vaisseaux le tiers du produit net des prises qu'ils feroient des navires ennemis, & diverses gratifications relativement au nombre & au calibre des canons étant sur les vaisseaux de guerre & autres bâtimens ennemis dont ils s'empareroient : & voulant expliquer plus particulièrement ses intentions, tant sur lesdites récompenses & gratifications, que sur le partage à en faire aux vaisseaux preneurs, & la répartition de ce qui doit revenir à chacun des officiers & gens d'équipage ; Elle a ordonné & ordonne ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Tous les vaisseaux & frégates de guerre ennemis qui seront pris par les vaisseaux, frégates & autres bâtimens de Sa Majesté, seront retenus pour son service, ensemble leur artillerie, agrès & apparaux, & les munitions de guerre & vivres qui s'y trouveront, mais il sera payé des deniers du trésor royal, aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs, la somme de 300 liv. de gratification pour chaque canon des calibres de 4 livres & au-dessus jusques à 12 livres ; celle de 450 livres pour chaque canon de 12 livres & au-dessus ; & enfin celle de 50 livres pour chaque prisonnier étant à bord desdites prises : & lorsqu'il y aura eu combat, ladite gratification de 50 livres par tête sera allouée sur le pied du nombre d'hommes effectifs qui se seront trouvés à bord de la prise au commencement de l'action ; voulant S. M. que lesdites gratifications, tant pour le nombre des canons & leur calibre, que pour les prisonniers, soient augmentées d'un quart en sus lorsque les vaisseaux & frégates de guerre auront été enlevés à l'abordage.

II. S'il se trouve des matieres & des especes d'or & d'argent, des pierreries, des marchandises & autres effets sur les vaisseaux & frégates de guerre ennemis, leur valeur en sera ré-

partie, ainsi qu'il sera porté ci-après à l'égard du produit des prises des corsaires & navires de commerce.

III. Tous les corsaires & navires ennemis qui seront pris par les vaisseaux, frégates & autres bâtimens de Sa Majesté, ensemble les effets & marchandises de leur cargaison, comme aussi les effets & marchandises trouvés à bord des vaisseaux & frégates de guerre ennemis appartiendront, les deux tiers à Sa Majesté, & l'autre tiers aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs.

IV. Outre le tiers dans le produit net des corsaires, il sera payé des deniers du trésor royal, aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs : la somme de 150 livres de gratification pour chaque canon de quatre liv. & au-dessus jusques à 12 livres, celle de 225 livres pour chaque canon de 12 livres & au-dessus, & enfin celle de 40 livres pour chaque prisonnier étant à bord desdits corsaires ; & lorsqu'il y aura eu combat, ladite gratification de 40 livres par tête sera allouée sur le pied du nombre d'hommes effectifs qui se seront trouvés à bord de la prise & au commencement de l'action, & le quart en sus desdites sommes quand les corsaires auront été enlevés à l'abordage.

V. Egalement il sera payé aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs, outre le tiers du produit net des prises des navires marchands la somme de 100 livres de gratification pour chaque canon des calibres de 4 livres & au-dessus jusques à 12 livres, celle de 150 livres pour chaque canon de 12 livres & au-dessus, & enfin celle de 30 livres pour chaque prisonnier étant à bord desdits navires.

VI. Les bâtimens corsaires & navires marchands pris par les vaisseaux, frégates & autres bâtimens de Sa Majesté, ensemble les munitions & marchandises se trouvant à leur bord, comme aussi les marchandises & effets provenant des prises des vaisseaux & frégates de guerre, seront vendus en la maniere accoutumée, & leur produit, sur lequel les frais de garde

magasinage, de justice & autres, auront été prélevés, sera partagé, deux tiers pour être porté en recette extraordinaire dans la caisse du trésorier général de la Marine; & l'autre tiers pour être réparti aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs.

VII. Cependant s'il étoit jugé convenable de retenir pour le service de Sa Majesté quelque bâtiment corsaire ou navire marchand, de ceux qui auront été pris par les vaisseaux, frégates & autres bâtimens de Sa Majesté, il sera fait estimation de leur valeur par les officiers du port où lesdits bâtimens & navires seront entrés, pour être tenu compte du tiers de ladite valeur aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs.

VIII. Il sera fait estimation de la même manière de la valeur des munitions & marchandises provenant des prises faites par les vaisseaux de Sa Majesté, qui seront jugés propres au service des arsenaux de la Marine, pour être pareillement tenu compte du tiers de leur valeur aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs.

IX. La répartition à faire du produit des prises revenant à un vaisseau, sera faite ainsi qu'il suit :

S A V O I R :

Un quart au Commandant du vaisseau.

Un autre quart aux Officiers de l'Etat-Major, qui sera partagé entr'eux suivant le nombre des parts à allouer à chacun selon son grade, & sur le pied ci-après.

Au capitaine de vaisseau en second, & à chacun des capitaines de vaisseau, s'il y en avoit plusieurs embarqués, quatre parts.

A chacun des lieutenans de vaisseau, trois parts.

A chacun des enseignes de vaisseau, deux parts.

A l'écrivain, deux parts.

A l'aumônier & au chirurgien-major, à chacun une part.

A un commissaire de la Marine, quatre parts.

A un écrivain principal, trois parts.

A un aide de port, une part.

A un brigadier ou sous-brigadier des gardes de la Marine, une part.

Et s'il y avoit des officiers de grades interrompus, qui fussent embarqués, les capitaines de frégate auront trois parts, comme les lieutenans de vaisseau; les capitaines de brûlot & lieutenans de frégate, deux parts, comme les enseignes de vaisseau, & enfin les officiers-bleus volontaires, chacun une part, comme les aides de port.

Et une moitié à l'équipage, laquelle sera dis-

tribuée suivant le nombre de parts revenant à chacun selon son état, & sur le pied ci-après.

Au premier maître, aux capitaines d'armes des compagnies franches de la Marine, au premier pilote & au maître canonnier, à chacun quatre parts.

Aux gardes de la Marine, à tous les officiers-mariniers, autres que ceux dénommés ci-dessus, aux sergens & caporaux des compagnies franches de la Marine, aux seconds & aides-chirurgiens, au maître & à l'aide-armurier, aux pilotes surnuméraires, à chacun trois parts.

Aux autres officiers non mariniers, aux commis du munitionnaire & aux domestiques des officiers, à chacun deux parts.

Au boucher, au boulanger & à tous les matelots & soldats, à chacun une part.

Aux mousses, à chacun une demi-part.

X. Si plusieurs vaisseaux ont part à une même prise, & par vaisseaux preneurs sont entendus ceux qui se seront trouvés ensemble & à vue de la prise lorsqu'elle aura été faite, ou faisant partie d'une même escadre, le montant de ce qui reviendra à chaque vaisseau, frégate & autres bâtimens de Sa Majesté, sera constaté sur la proportion du nombre de leurs canons en batterie & de leur calibre, à commencer par celui de quatre livres & au-dessus, & du nombre d'équipage étant à bord de chaque vaisseau; & cette proportion ainsi établie, la répartition de ce qui reviendra à chaque vaisseau, sera faite sur le pied qui est prescrit dans l'article précédent.

XI. Ce partage, pour constater ce qui reviendra à chacun des vaisseaux, frégates & autres bâtimens de Sa Majesté ayant part à une même prise, aura lieu sur la totalité du tiers du produit net des prises, quant aux escadres ou vaisseaux se trouvant ensemble commandés par des chefs d'escadre, capitaines de vaisseau ou autres officiers de la Marine du Roi.

XII. Mais si l'armée navale ou escadre est commandée par un Vice-Amiral ou un Lieutenant-Général des armées navales de Sa Majesté, ledit Commandant prendra le dixième du produit net des prises avant aucun partage pour les autres vaisseaux; & si dans une armée commandée par un Vice-Amiral, il s'y trouve un ou plusieurs Lieutenans-Généraux, sous ses ordres, le Vice-Amiral aura les deux tiers du dixième du produit net des prises, & le Lieutenant-Général ou Lieutenans-Généraux, l'autre tiers dudit dixième; les neuf dixièmes restans devant former le partage de tous les vaisseaux de l'escadre, les capitaines de pavillon de vaisseaux commandés par des Vice-Amiraux ou Lieutenans-Généraux, ayant le quart de ce qui

reviendra au vaisseau, comme les capitaines en pied.

XIII. Sur tous les payemens qui seront faits aux officiers & équipages sur le produit net des prises, seront déduits six deniers pour livre attribués à l'entretien des invalides de la Marine; mais il ne leur sera fait aucune retenue sur les gratifications payées du trésor royal, dont le partage, répartition & distribution sera faite dans la même proportion & aux mêmes parts portées ci-dessus à l'égard du produit des prises.

Mande & ordonne S. M. à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, aux Vice-Amiraux & Lieutenans-Généraux commandant dans les ports, Intendants, Chefs-d'Escadre, Commissaires Généraux, Capitaines de vaisseaux, Lieutenans, Enseignes & autres Officiers, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance. Fait à Versailles le quinzième Juin mil sept cent cinquante-sept. *Signé,*

LOUIS. *Et plus bas,*
PEIRENC DE MORAS.

EDIT DU ROI,

Portant suppression à perpétuité du droit du dixième sur les prises & conquêtes faites en mer, attribués à la charge d'Amiral de France.

Donné à Versailles au mois de Septembre 1758.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre, A tous présens & à venir, Salut. La protection que nous avons dans tous les temps accordée aux armemens maritimes que nous permettons en temps de guerre à nos sujets de faire contre les ennemis de l'Etat, nous a porté à faire en faveur des armateurs divers changemens aux dispositions des anciennes Ordonnances sur les prises & conquêtes faites en mer, & nous avons, ainsi que nos sujets, éprouvé pendant la présente guerre & la précédente, l'utilité de ces changemens & des autres encouragemens, que nous avons accordé à la course au préjudice de notre très-cher & très-ami cousin le Duc de Penthièvre, Amiral de France, qui s'y est offert avec tout le zèle que son attachement aux intérêts de notre Etat pouvoit lui inspirer. Nous avons en conséquence, par notre Edit du mois d'Août 1743, réduit le droit de dixième desdites prises & conquêtes, appartenant à ladite charge d'Amiral de France, au bénéfice net revenant aux armateurs, déduction faite de toutes les dépenses des armemens, & par nos Déclarations des 5 Mars 1748 & 15 Mai 1756, nous en avons suspendu la perception, en nous réservant de pourvoir au dédommagement que nous jugerons être dû à notredit cousin. Voulant nous assurer & à nos sujets pour toujours les avantages de cette suspension, nous avons résolu de supprimer à perpétuité ledit droit pour nous ménager avec certitude, pour l'avenir, ainsi que dans le présent, la ressource des armemens particuliers dans les occasions où nous jugerons à

propos de l'employer; & comme notredit Cousin & ses successeurs en ladite charge d'Amiral de France se trouveront par cette suppression privés du plus considérable des droits attachés à ladite charge par Edit du mois de Novembre 1669, portant suppression de la charge de Grand-Maitre, Chef & Surintendant de la navigation & commerce de France, & rétablissement de celle d'Amiral, le Règlement fait le 12 dudit mois de Novembre sur les pouvoirs, fonctions, autorité & droits qui y sont attribués, & les articles 31 & 32 du titre de 9 l'Ordonnance de 1681, & autres Réglemens & Arrêts rendus en conséquence, nous avons trouvé d'autant plus juste d'en prendre sur nous le dédommagement, que nous avons reçu en cette occasion dans le désintéressement de notredit Cousin, de nouveaux témoignages, tant de son affection à notre service que de sa soumission à notre volonté, & que d'ailleurs nous nous sommes obligés à cette indemnité par nosdites Déclarations des 5 Mars 1748 & 15 Mai 1756. A ces causes & autres à ce nous mouvant, nous étant fait rendre compte du produit dudit droit, non seulement pendant que notredit Cousin en a joui, mais aussi pendant la jouissance qu'en a eu notre très-cher & très-ami Oncle le Comte de Toulouse son pere & son prédécesseur en ladite charge, de l'avis de notre Conseil & de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons, par le présent Edit perpétuel & irrévocable, dit, statué & ordonné, disons, statuons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Avons éteint & supprimé, éteignons & supprimons à perpétuité le droit de dixième sur les prises & conquêtes faites en mer, attribué à la charge d'Amiral de France, & en conséquence avons déchargé & déchargeons aussi à perpétuité de la retenue & déduction dudit droit les prises & conquêtes qui seront faites en mer, tant par les vaisseaux & galères armés pour notre compte, que par les bâtimens armés en course par nos sujets, lorsqu'ils y auront été par nous autorisés, sans que ledit droit puisse jamais être rétabli pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce soit, & sans qu'à raison de ladite suppression il puisse être rien changé aux formalités prescrites par l'Ordonnance de 1681 sur le fait des prises & conquêtes faites en mer.

II. Maintenons, gardons &, en tant que de besoin est ou seroit, confirmons notredit Cousin le Duc de Penthièvre & ses successeurs en ladite charge d'Amiral de France, dans les dignités, prééminences, prérogatives, fonctions & dans tous les autres droits dont lui & ses prédécesseurs ont joui ou dû jouir en vertu dudit Edit du mois de Novembre 1669 dudit Règlement fait le 12 du même mois, de ladite Ordonnance sur le fait de la Marine de l'année 1681, & des Réglemens & Arrêts intervenus depuis.

III. Et pour dédommager notredit Cousin & ses successeurs en ladite charge d'Amiral de France du produit dudit droit, nous leur avons attribué & attribuons à perpétuité, à titre d'indemnité annuelle, la somme de cent cinquante mille livres dont ils jouiront pour chaque année, tant en ladite qualité qu'en celle de Gouverneur de notre province de Bretagne, à compter du prem. Janvier de l'année prochaine 1759,

& pour laquelle ils seront employés dans l'état des charges de nos fermes générales unies, nous réservant de pourvoir, ainsi qu'il appartiendra, à ce qui est ou pourra être dû à notre Cousin depuis notredite Déclaration du 15 Mai 1756, jusqu'audit jour premier Janvier prochain, pour raison de la suspension de la jouissance & perception dudit droit. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces présentes ils aient à faire lire, publier & registrer, (même en vacations) & le contenu en icelles garder, observer & exécuter selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Réglemens & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé par ces présentes: car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre scel à cesdites Présentes. Donné à Versailles au mois de Septembre l'an de grace 1758 & de notre regne le quarante-quatrième. *Signé LOUIS. Et plus bas, par le Roi, PHELYPEAUX. Visa LOUIS.* Vu au Conseil, BOULOGNE. Et scellé du grand sceau de cire verte, en lacs de soie rouge & verte.

Registré, ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécuté selon sa forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Bailliages, Sénéchaussées & Amirautes du ressort, pour y être lu, publié & enregistré: Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans le mois, à la charge que ledit enrégistrement sera réitéré au lendemain de St. Martin, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, en vacations, le 26 Octobre 1758.

Signé YSABEAU.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les prises faites par les vaisseaux & autres bâtimens de Sa Majesté.

Du 3 Janvier 1760.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que les Officiers commandans ses vaisseaux & autres bâtimens ne rapportent pas dans les déclarations qu'ils sont obligés de faire aux greffes des Amirautes, toutes les circonstances dont on a

besoin, pour connoître si les prises qu'ils ont faites, l'ont été par un ou par plusieurs vaisseaux, ou en présence de quelqu'autre que de ceux de l'escadre ou de la division dont ils faisoient partie; & voulant qu'une pareille circonstance

ne soit jamais oubliée, parce que, si elle l'étoit, il en résulteroit que les officiers & équipages des vaisseaux, en présence desquels les prises ont été faites, seroient privés des parts qui leur sont accordées par l'Ordonnance du 15 Juin 1757; Sa Majesté a ordonné & ordonne à tous officiers commandans ses vaisseaux & autres bâtimens, de même qu'à ceux qui seront détachés pour amariner des prises, d'en faire dans les vingt-quatre heures aux greffes des Amirautés des ports où ils conduiront lesdites prises, une déclaration en forme & circonstanciée, sous peine, contre ceux desdits officiers qui ne déclarent pas les vaisseaux ou autres bâtimens, en

présence desquels les prises auront été faites, d'être privés de la part qui leur reviendra desdites prises. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, aux Vice-Amiraux, Lieutenans-Généraux, Intendants, Chefs-d'Escadres, Commissaires-Généraux, Capitaines de vaisseaux, Lieutenans, Enseignes & autres Officiers, de tenir la main chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance. Fait à Versailles le 3 Janvier 1760.
Signé, LOUIS.

Et plus bas, BERRYER.

ARTICLE XXXIII.

S'il n'y a aucun contrat de société, les deux tiers appartiendront à ceux qui auront fourni le vaisseau, avec les munitions & vituailles, & l'autre aux officiers, matelots & soldats.

Anciennement les armateurs & avitailleurs des corsaires n'avoient pour leurs parts dans les prises qu'un huitième, comme il résulte de l'article 25 de l'Ordonnance de 1543, & du trente-neuvième de celle de 1584. Cette injustice fut corrigée par ces mêmes Ordonnances, qui reglèrent qu'à l'avenir les propriétaires auroient un quart, & les avitailleurs un quart & demi (car dans ce temps-là ce n'étoient pas ordinairement les propriétaires des navires qui fournissoient les vivres & les munitions) l'autre quart & demi réservé aux *mariniers & autres compagnons de guerre*, pour en faire le partage *entr'eux à la manière accoutumée*. La même règle se trouve établie dans l'article premier, chap. 11 du Guidon, aussi-bien que dans l'article 31 de la Jurisdiction de la Marine.

Notre article ne fait aucune distinction entre les propriétaires du corsaire & les avitailleurs, parce que la méthode d'armer les navires de cette manière n'étoit plus en usage. En supposant donc que les intéressés à la propriété du navire sont les mêmes que ceux qui fournissent les vivres & les munitions, il leur attribue les deux tiers du profit de la prise, & l'autre tiers aux officiers, matelots & soldats; le tout sauf les conventions contraires établies dans un acte de société; ce qui revient à peu près à la même proportion admise par lesdites Ordonnances de 1543 & 1584.

Cette distribution, au reste, par deux tiers au profit de ceux qui ont fourni le navire avec les munitions & vituailles, & par tiers en faveur de l'équipage, avoit déjà été suivie par le Règlement du 5 Octobre 1674, concernant les vaisseaux de guerre que le Roi cédoit alors à des particuliers pour faire la course. Il est vrai que depuis les conditions sous lesquelles le Roi cédoit ainsi ses vaisseaux, ont beaucoup varié, à l'égard des armateurs de ces vaisseaux, & toujours à leur avantage; mais le tiers a toujours appartenu à l'équipage, outre ses avances, aussi-bien dans les prises faites par les corsaires particuliers

particuliers que par les armateurs des vaisseaux du Roi, relativement à cet article, confirmé par le dixième du Règlement du 25 Novembre 1693, & par divers autres Réglemens postérieurs; de sorte que c'est la règle toujours subsistante. Elle a été aussi adoptée par Philippe V. Roi d'Espagne, suivant l'article 35 de son Ordonnance en forme de Règlement du 21 Août 1703.

L'usage s'est néanmoins introduit dans la présente guerre de stipuler que les avances faites aux gens de l'équipage seroient imputées en entier sur leurs parts dans les prises. C'est l'excès des avances qu'ils ont exigées, qui a donné lieu à la stipulation de cette condition.

Que la prise ait été faite par un navire armé tout à la fois en guerre & marchandise, mais avec commission de M. l'Amiral, ou par un vaisseau uniquement armé pour la course; le droit de l'équipage doit toujours être le même; c'est-à-dire, qu'il lui revient également le tiers du produit de la prise, puisque l'Ordonnance ne fait aucune distinction à ce sujet. Il est vrai que dans le premier cas il a été jugé par un Arrêt du Parlement de Bordeaux du 6 Février 1714, cité par la Peyrere, lettre P. n°. 128, fol. 339, que l'équipage ne devoit avoir que le dixième de la prise; mais cette décision ne peut être regardée que comme singulière & erronée. La matière n'étoit pas même de la compétence du Parlement, suivant les preuves qui en ont été rapportées sur l'article 21 ci-dessus.

La singularité de la décision de cet Arrêt l'auroit fait oublier vraisemblablement, si les armateurs étoient moins attentifs en général à tout ce qui peut flatter leur cupidité. Dans la précédente guerre & dans celle-ci, plusieurs d'entr'eux ont donc rappelé cette décision hétéroclite, & il est arrivé delà que quelques Amitautés l'ont adoptée pour le partage des prises faites hors la course, tandis que d'autres, constamment attachées aux principes, ont toujours continué d'accorder aux gens de l'équipage le tiers de toutes les prises, de quelque manière qu'elles fussent faites.

Les choses en étoient là, & les parties intéressées, quoique jugées diversement, ne se plaignoient pas, attendu la modicité du produit des prises en général, lorsqu'elles sont faites hors la course; mais l'année mil sept cent cinquante huit, une prise de plus de huit cens mille livres faite par le navire *le Titon l'Africain*, de Bordeaux, excita également l'attention des armateurs & des gens de l'équipage. Les premiers prétendirent hautement que les autres ne devoient avoir qu'un dixième, & ceux-ci soutinrent qu'il leur revenoit absolument le tiers.

Il est à observer au sujet de cette prise, non seulement que l'ennemi ne s'étoit rendu qu'après une longue & vigoureuse résistance, de manière qu'une si riche capture n'étoit dûe qu'à l'intelligence, à la bonne conduite & à la bravoure extraordinaire du capitaine du navire preneur & de son équipage; mais encore que sans cette ressource les armateurs auroient perdu quatre-vingt mille livres sur leur armement. Aussi leur prétention étoit-elle assez généralement blâmée. Cependant comme la cupidité ne dit jamais, c'est assez, ils considéroient moins les deux cens mille écus, que cet heureux événement leur apportoit, que le profit qui revenoit à l'équipage.

Ils entreprirent donc d'enlever à l'équipage le tiers qu'il réclamoit, & de le réduire au simple dixième, en se prévalant de la décision de cet Arrêt du

Parlement de Bordeaux. Sur cela le capitaine Raboteau, tant pour lui que pour son équipage, s'étant retiré par devers M. de Rostang, Commissaire Ordonnateur de la Marine à Bordeaux, pour le prier de prendre leur cause en main; ce Commissaire, après en avoir reconnu la justice, écrivit en leur faveur à Mgr. de Maffiac, alors Ministre de la Marine, lequel lui marqua en réponse que la prétention de l'équipage étoit si juste & si conforme aux regles, qu'il ne concevoit pas comment on osoit la disputer.

Après une décision aussi précise il sembloit que les armateurs devoient se soumettre sans aucune difficulté; cependant ils prirent le parti de faire dresser un Mémoire conforme à leurs intérêts & de l'adresser à Mgr. Berryer, nouvellement nommé Ministre de la Marine; sur lequel Mémoire intervint l'Arrêt du Conseil du 10 Janvier 1759, dont il sera parlé dans la suite.

A la vue de cet Arrêt du Conseil, les armateurs des différens ports ayant prétendu en général que la question étoit décidée en leur faveur; c'est-à-dire, que dans toutes les prises faites hors la course, les gens de l'équipage ne devoient avoir qu'un dixieme, trouverent mauvais qu'à la Rochelle & dans quelques autres Amirautés, l'on pensât différemment. D'un autre côté les gens de mer du département de la Rochelle, craignant qu'en interprétation de ce même Arrêt, l'usage dans lequel on avoit toujours été à l'Amirauté de cette Ville de leur accorder indistinctement le tiers des prises ne changeât, eurent recours aux Officiers de cette Amirauté pour les engager à faire valoir leurs droits auprès du Ministre de la Marine.

Ces Officiers y consentirent d'autant plus volontiers, que dans leur idée ils ne faisoient qu'embrasser le parti de la justice; & comme ils trouverent M. Dabbadie, Commissaire de la Marine, dans les mêmes sentimens; ils dresserent conjointement en faveur des gens de mer, un Mémoire qu'ils adresserent à Mgr. Berryer, au mois de Mars audit an.

Voici le précis de ce Mémoire.

Comme l'art. 33 du titre des prises de l'Ordonnance de la Marine de 1681, qui à défaut de contrat de société, attribue aux gens de l'équipage le tiers de la prise, ne distingue point l'armement uniquement destiné pour la course, de celui qui est fait en guerre & marchandise tout ensemble, & qu'au fonds il n'y a aucune raison de différence pour régler le partage autrement dans ce cas que dans l'autre; il avoit toujours été entendu & observé que le partage dans l'un & dans l'autre cas devoit se faire aux termes de l'Ordonnance, de maniere qu'un tiers de la prise revînt aux gens de l'équipage, & que les deux autres tiers restassent aux armateurs.

On ne voit pas en effet qu'il se soit élevé de difficulté à cet égard avant l'année 1714, que le Parlement de Bordeaux jugea à propos d'admettre une distinction entre les armemens en course & les armemens en marchandise avec commission en guerre; suivant laquelle distinction ce Parlement par son Arrêt du 6 Février audit an 1714, attribua aux armateurs en guerre & marchandise les neuf dixiemes des prises, & n'en accorda aux gens de l'équipage que l'autre dixieme.

Cet Arrêt qui dans le temps fit du bruit, & que la paix avoit fait oublier, a été rappelé avec soin par les armateurs durant la précédente guerre & dans celle-ci. Il est arrivé delà que quelques Amirautés ont adopté cette

décision purement arbitraire, tandis que d'autres, attachées aux principes, s'en sont tenues à l'Ordonnance, aux dispositions de laquelle un Arrêt de Parlement pouvoit d'autant moins donner atteinte, que les affaires des prises ne sont pas de la compétence des Parlemens, & ne peuvent être jugées souverainement qu'au Conseil d'Etat du Roi, sur un appel du Conseil des prises.

Telle a été la source de la diversité des liquidations des prises dans les Amirautes; mais il n'est pas difficile de montrer que celles qui se sont écartées de cette décision de l'Arrêt du Parlement de Bordeaux, ont pris le parti le plus conforme à la raison & au bien de l'Etat.

A la raison. Sur quel fondement en effet, vouloir faire contenter l'équipage du dixieme seulement dans les prises, lorsque le navire n'est armé qu'en marchandise avec commission en guerre, tandis que l'on convient que le tiers lui est dû, lorsque le même navire est armé en course? Quelle pourroit être la raison de disparité?

S'il y a de la différence dans les deux armemens, relativement à l'objet des prises, c'est que celui pour la course est tout autrement coûteux que celui qui n'est qu'en guerre & marchandise; car il ne faut pas mettre en ligne de compte l'équipement du navire & la valeur de la cargaison; on ne doit faire attention qu'aux frais de l'armement en guerre. Or ces frais, ajoutés à ceux de la cargaison, ne vont pas au dixieme de ce que coûte un armement uniquement destiné pour la course.

A ce compte, un armateur en course devoit donc avoir une plus grande part dans la prise, que lorsqu'il n'a armé qu'en guerre & marchandise; & c'est précisément ici tout le contraire, puisque dans ce dernier cas, on veut lui attribuer les neuf dixiemes de la prise, tandis que dans l'armement en course on reconnoît qu'il est borné aux deux tiers. Quoi! lorsqu'il lui en coûte infiniment moins, on prétendra qu'il doit être plus avantagé dans les prises, que lorsqu'il dépensera beaucoup plus, & que tout lui demeurera en perte, si la course est infructueuse? Cela peut-il se soutenir dans les regles de la justice & aux yeux de la raison?

La seule objection qui ait été faite jusqu'ici, est que dans les armemens en marchandise avec commission en guerre, l'armateur paye des gages à l'équipage; charge qu'il évite, lorsqu'il arme entièrement en course.

A quoi l'on répond, 1°. que si dans les armemens en course l'armateur ne donne pas des gages à l'équipage, il lui fait du moins des avances assez considérables, qui excèdent souvent les deux ou trois mois des gages qui se payent d'avance aux gens des équipages engagés pour un voyage de long cours. Il est vrai que ces avances pour la course sont imputables sur la part de chacun des corsaires dans les prises; mais aussi s'il ne se fait point de prise, ces mêmes avances demeurent acquises à l'équipage, sans que les armateurs puissent lui en demander la restitution. Or le risque qu'ils courent de perdre ces avances en même temps que le surplus des frais de leur armement pour la course, qui ne doit durer que trois ou quatre mois, forme un objet bien plus considérable que celui des gages qu'ils payent hors la course pendant le même temps de trois ou quatre mois: ce qui suffiroit pour écarter la conséquence qu'ils veulent tirer de ce que dans les voyages de long cours ils payent des gages à l'équipage.

2°. Ces gages qu'ils payent n'ont pour motif que le service du navire, considéré simplement comme équipé en marchandise, & le travail de l'équipage pour la conservation de la cargaison : ils n'ont absolument aucun rapport avec les prises que pourra faire le navire. La preuve en résulte de ce que si le navire ne fait aucune prise, l'équipage ne sera pas moins payé de ses gages en entier, sans aucune déduction. Si donc il se fait une prise, comme c'est-là un événement tout-à-fait étranger à la stipulation des gages de l'équipage, il s'ensuit que, pour le partage de cette prise, il faut se conformer à l'Ordonnance, & en conséquence en accorder le tiers à l'équipage, s'il n'y a convention contraire ; d'autant plutôt que la prise est son ouvrage, & que par-là l'armateur, qui, sans augmentation de dépense, trouve un profit considérable au moyen des deux autres tiers qui lui restent, n'a absolument aucun titre pour prétendre rien de plus.

3°. Cela peut faire d'autant moins de difficulté que si, au lieu d'une prise l'équipage avoit rencontré en mer un navire abandonné, dont il se fût emparé ; ce navire épave seroit constamment partagé comme prise entre l'armateur & l'équipage ; c'est-à-dire, le tiers qui leur en reviendrait en commun ; de manière que l'équipage auroit un tiers dans ce tiers, sans qu'on pût lui opposer, qu'il est aux gages de l'armateur, parce que le sauvement d'une épave sur les flots est indépendant du service du navire & à la cargaison, & qu'ainsi le profit de l'épave est un événement heureux qui doit, à titre de bonne fortune, appartenir à ceux qui, ayant trouvé l'épave sur les flots, l'ont sauvée & amenée à bon port. Or si cela est hors de doute, pourquoi en seroit-il autrement d'une prise, puisque s'il n'a fallu que se montrer pour la faire rendre, c'est tout comme si le navire eût été trouvé abandonné sur les flots, & qu'au contraire, s'il a fallu livrer combat, l'équipage a précisément seul couru tous les risques ?

La décision défavorable à l'équipage seroit donc contraire aux principes & à la raison. Elle le seroit également au bien de l'Etat ; en ce que, hors l'armement en course, les gens de l'équipage qui sauroient qu'il ne leur seroit accordé qu'un dixième de la prise au lieu du tiers, refuseroient de s'exposer aux périls d'un combat, pour enrichir un armement, assez avide pour ne pas se contenter des deux tiers, dans un temps que la prise qui ne lui coûte aucuns frais nouveaux, lui apporte un profit considérable que l'équipage n'étoit du tout point obligé de lui procurer, n'étant pas engagé pour faire des prises ; mais seulement pour le service du navire & de la cargaison. Opposera-t-il que s'il y a combat son navire peut en souffrir, même être pris, & qu'ainsi il a intérêt que l'équipage ne soit pas si entreprenant ? Mais, outre qu'en cela même il iroit contre le bien de l'Etat ; c'est qu'ayant pris une commission en guerre, il a eu sûrement intention que les gens de son équipage fissent des prises, s'il s'en présentoit quelque occasion favorable. Or le cas arrivant, il faut donc qu'il abandonne à l'équipage le tiers des prises, sans quoi, encore une fois, l'équipage ne s'exposera pas au hasard d'un combat pour un misérable dixième. Et quand on dit que l'attrait du gain pourroit engager les gens de l'équipage à quelque coup de témérité ; si l'intérêt de l'armateur les touchoit peu, ils craindroient du moins la perte de leurs gages, de leur liberté & de leur vie même. Ce qui seroit bien plus à appréhender pour l'Etat, c'est que les armateurs, par esprit de cupidité, ne voudroient plus armer en course & se contenteroient d'armer en guerre &

marchandise, pour se ménager avec beaucoup moins de frais le produit presque entier des prises.

Mais encore sur quel principe a-t-on imaginé ce dixieme auquel on veut réduire la part de l'équipage ? Ou'il ne doit avoir rien dans la prise, par la raison qu'il est gagé, ou il lui en faut absolument le tiers, puisque l'Ordonnance ne distingue point entre les prises.

Après avoir bien réfléchi sur l'Arrêt du Parlement de Bordeaux de 1714, on croit en avoir enfin trouvé le motif. C'est que dans ce temps-là, le Roi n'accordait aux officiers & équipages de ses vaisseaux qu'un dixieme dans les prises qu'ils faisoient. On se persuada sans doute que cela devoit servir de regle pour les prises faites par les navires marchands, & l'on se félicita selon toute apparence, d'avoir imaginé cet expédient pour favoriser les armateurs au préjudice des gens de mer.

Mais, en premier lieu, qu'elle comparaison y a-t-il à faire entre un vaisseau du Roi, armé avec des frais immenses, & un navire équipé en guerre & marchandise par un de ses sujets ? Quelle comparaison tout de même entre les équipages ? Dans le vaisseau du Roi ce sont des sujets rigoureusement obligés au service du Prince & de l'Etat, au lieu que dans les navires marchands, les gens de l'équipage ne doivent le service au navire qu'à raison de leur engagement, toujours volontaire dans le principe. Quelle comparaison encore du côté des officiers ? D'une part ce sont des personnes qui se sont dévouées au service de l'Etat, par amour pour le Prince, par l'attrait de la gloire, & par l'espoir des honneurs & des récompenses d'éclat. Entretenus au service de la marine, ils sont aux ordres du Roi, dès qu'il lui plaît de les employer ; & d'autre part, les officiers des navires marchands ne tiennent aux armateurs que par les conventions qu'ils ont faites avec eux, & n'ont d'autre récompense à en attendre que les gages qu'ils ont stipulés.

Nulle apparence donc d'en user avec eux & avec les gens de l'équipage, de la maniere que le Roi en usoit ci-devant pour ses vaisseaux par rapport aux prises ; autrement il faudroit dire, que si la question se fût présentée dans le temps que le Roi ne donnoit aucune part dans les prises aux officiers & équipages de ses vaisseaux (car autrefois ils n'y avoient effectivement rien, ce qui a duré jusqu'à l'Ordonnance du 3 Septembre 1692,) l'armateur en marchandise, avec commission en guerre, auroit profité seul des prises ; ce qui seroit absurde, non seulement en soi ; mais même à la vue de notre Ordonnance de 1681, qui sans distinction a attribué à l'équipage le tiers des prises.

En second lieu quand il seroit vrai que, sans une méprise étonnante, on auroit pu en rigueur se régler en 1714, sur le sort des équipages des vaisseaux du Roi par rapport aux prises, pour réduire le droit des équipages des vaisseaux marchands au dixieme, sous prétexte que le Roi n'accordait qu'un pareil dixieme aux officiers & équipages de ses vaisseaux ; du moins auroit-il fallu revenir de cette idée & pousser la comparaison jusqu'au bout, depuis qu'il a plu à Sa Majesté de leur accorder le tiers dans toutes les prises qu'ils feroient, indépendamment des magnifiques récompenses qu'elle leur a promises, pour exciter d'autant plus leur zele à son service.

En effet pourquoi, abandonnant la comparaison, a-t-on voulu rendre différente la condition des équipages des navires marchands, après l'exemple du

Roi qui avoit détruit tout prétexte de différence ? Il ne devoit donc plus y avoir de difficulté absolument à leur accorder le tiers des prises comme dans les armemens en course.

Cependant quelques Amirautés qui avoient déjà adopté la décision arbitraire de l'Arrêt du Parlement de Bordeaux de 1714, ayant continué de s'y conformer, tandis que les autres accordoient constamment le tiers aux équipages ; des armateurs qui souffroient impatiemment que leur prétendu droit ne fût pas universellement reconnu, se sont pourvus au Conseil d'Etat du Roi ; où il est intervenu Arrêt le 10 Janvier dernier (1759) par laquelle Sa Majesté a déclaré » que lorsque par sa déclaration du 15 Mai 1756, art. 7, elle avoit bien voulu » accorder aux officiers & équipages de ses vaisseaux, le tiers dans les prises » qu'ils feroient, elle n'avoit pas entendu rien statuer en cela par rapport aux » prises qui seroient faites par les navires équipés par les sujets en guerre & » marchandise, & que son intention étoit à cet égard *qu'il en fût usé comme par le passé.* »

On ajoutoit dans ce Mémoire, que cet Arrêt avoit besoin d'explication, puisque sans cela, chaque Amirauté, se croiroit autorisée à régler le partage des prises comme par le passé ; ce qui entretiendrait la diversité des opérations ; qu'ainsi pour établir l'uniformité, il étoit nécessaire qu'il intervînt un nouvel Arrêt qui fixât la jurisprudence à cet égard ; que pour cela il s'agissoit d'opter entre les armateurs & les gens de mer ; sur quoi l'on observoit, que les uns & les autres méritoient que l'Etat s'intéressât en leur faveur, puisque les uns sans les autres ne pourroient armer, soit en guerre, soit en marchandise seulement ; mais qu'on croyoit pouvoir dire que, dans le concours, les gens de mer méritoient la préférence à tous égards.

Le desir de faire fortune, entretiendra toujours en effet l'ardeur des armateurs ; mais on n'attirera des gens au pénible service de la mer qu'autant qu'on leur fera trouver la juste récompense de leur travaux & des périls auxquels ils s'exposent. Les gages qu'on leur donne ne sont que le salaire du service qu'ils doivent au navire, & ce service n'a rien de commun avec les prises. C'est-là un nouveau genre de péril qu'on ne peut exiger d'eux dans une navigation marchande ; & par conséquent qu'on en doit attendre que par l'attrait d'un gain raisonnable. Un dixieme seulement n'aura pas de quoi les contenter, sur-tout l'Ordonnance leur ayant accordé de tout temps le tiers ; & plutôt que de souffrir que ces neuf autres dixièmes passent à l'armateur, qui, tranquille dans son comptoir devroit leur savoir gré du bénéfice des deux tiers qui lui procurent suivant la même Ordonnance ; ils aimeront mieux laisser échapper toute occasion de faire des prises, soit par la crainte de s'exposer à la mort ou au danger d'être pris, pour un si mince dédommagement que celui d'un dixieme, soit par jalousie même contre l'armateur qu'ils refuseront d'enrichir à leurs dépens. Or si cela arrive, dans combien de rencontres le service de l'Etat n'en souffrira-t-il pas ?

L'armateur lui-même y perdra, & il n'aura à s'en prendre qu'à son avarice ; car enfin s'il n'étoit pas livré en proie à cette passion, prétendrait-il les neuf dixièmes des prises ? Quel est son titre pour cela ? Pourquoi veut-il être de meilleure condition lorsqu'il n'a armé qu'en guerre & marchandise, que lorsqu'il a armé totalement en course ? Ce devroit même être tout le contraire, puisque

dans ce dernier cas, il lui en coûte incomparablement plus que dans le premier

Après tout, & c'est ce qui tranche toute difficulté, l'équipage d'un navire marchand n'est nullement obligé d'attaquer les ennemis de l'Etat; il n'est pas engagé pour cela comme celui d'un corsaire: si donc il a le courage d'attaquer un vaisseau ennemi & le bonheur de s'en rendre maître, sur quel principe lui refuser la part qu'il auroit si le navire eût précisément été armé pour la course? Il a fait ce qu'auroit fait un corsaire; il faut donc lui attribuer nécessairement la rétribution due au corsaire. Il l'a mérité d'autant plus qu'il a fait plus que remplir son devoir.

On ajoutoit encore, en finissant ce Mémoire, que la façon de penser sur cet objet important, n'étoit pas uniforme même parmi les armateurs; qu'il y en avoit plusieurs qui blâmoient hautement la prétention de ceux qui ne veulent pas se contenter des deux tiers des prises, & qu'ils en donnoient pour raison qu'il est intéressant d'exciter & soutenir l'émulation des gens de mer.

Après l'envoi de ce Mémoire, les objections des armateurs opposés au droit légitime des gens de l'équipage, ayant été communiquées aux Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, ils y répondirent par une addition à leur premier Mémoire en ces termes.

» De toutes les raisons alléguées par les armateurs pour s'attribuer les neuf dixièmes des prises faites par les bâtimens armés en guerre & marchandise; » celle qui a le plus surpris, c'est l'assurance avec laquelle ils ont avancé qu'il » en avoit été usé de la sorte de temps immémorial.

Il leur seroit impossible de prouver qu'avant l'Arrêt du Parlement de Bordeaux, en date du 6 Février 1714, leur prétention ait jamais été autorisée par aucun Tribunal; ils ne prouveront pas même qu'elle ait été formée avant cette époque.

Jusques-là en effet, on avoit toujours pensé & reconnu que le tiers des prises étoit dû aux officiers & équipages des navires, sans distinction absolument de ceux armés en course, d'avec ceux équipés en marchandise avec commission en guerre.

La raison est que, par l'Ordonnance de la Marine de 1681, & par les Réglemens postérieurs, ce tiers leur avoit été effectivement attribué sans aucune distinction ni restriction, & que suivant la règle de droit, où la loi ne distingue point, l'on ne doit pas non plus distinguer.

Mais puisque les armateurs invoquent un usage immémorial en leur faveur; c'est-à-dire, antérieur de beaucoup à l'Ordonnance de 1681, d'où ils inferent sans doute, que cette Ordonnance & ces Réglemens postérieurs n'ont eu pour objet que les armemens en course, sans toucher aux autres armemens, à l'égard desquels il étoit entendu qu'on se régleroit comme par le passé; ils permettront qu'on leur dise que cet usage qu'ils allèguent est imaginaire, & que dans la réalité leur droit dans les prises étoit anciennement fort au-dessous de celui que l'Ordonnance de 1681 leur a accordé. Pour en être convaincu il n'y a qu'à jeter les yeux sur les Ordonnances de 1543, art. 25, & de 1584, art. 39, on y verra qu'originellement les bourgeois & avitailleurs des navires n'avoient pour tout droit qu'un huitième dans les prises; & que ce fut par un droit nouveau que le partage fut réglé autrement par ces deux Ordonnances. En conséquence il fut attribué au bourgeois du navire le quart de la prise, aux avitail-

leurs un quart & demi ; (car dans ce temps-là ce n'étoit pas toujours le propriétaire du navire qui fournissoit les vivres & les munitions ;) & à l'égard de l'autre quart & demi il fut réservé aux gens de l'équipage.

Depuis ce temps-là, jusqu'à l'Ordonnance de la Marine de 1681, on ne trouvera certainement pas aucun Règlement qui ait plus attribué aux armateurs des navires & moins aux gens de l'équipage ; de sorte que cette Ordonnance de 1681 est la première qui ait réduit le droit de l'équipage au tiers au lieu du quart & demi qu'il avoit toujours eu depuis 1543.

Et qu'on ne dise pas que cela n'étoit bon que pour les armemens en course, sans aucune influence sur les armemens en marchandises, avec commission en guerre ; car outre que cette distinction auroit besoin d'être soutenue de preuves claires & précises, preuve que les armateurs sont hors d'état de rapporter ; c'est que Cleirac, auteur François & le seul que nous ayons qui ait écrit sur la matière ; s'exprime de manière à écarter absolument cette subtile distinction.

Voici comme il s'explique dans son traité des contrats maritimes chap. 11, art. premier.

» Siles maîtres des navires combattent contre les maures, pirates, écumeurs
 » de mer, ou contre les ennemis *POUR SE DEFENDRE OU POUR ÉVITER*
 » *LE PERIL* ; & *en se défendant*, ils conquêtent par force navires, ou mar-
 » chandises, ou s'ils trouvent quelques marchandises flottantes, droit d'Ami-
 » rauté levé & payé, qui est le dixième sur le tout de ce qui est conquête
 » dans la mer, le reste sera partagé, à savoir *un quart pour le bourgeois, quart*
 » *& demi pour les victuailleurs & autre quart & demi pour le maître & compa-*
 » *gnons mariniens* ; en outre les mariniers auront pour leur abordage les dé-
 » pouilles, habillemens, harnois & bâtons des ennemis qui seront forcés,
 » avec l'or & l'argent qu'ils trouveront sur eux jusqu'à la somme de dix écus,
 » si plus y en avoit, demeurera pour partager tout au butin & pour être
 » partagé comme dessus.

Il résulte manifestement delà qu'on n'avoit pas encore imaginé la distinction des armemens en course de ceux en guerre & marchandise, & que la loi accordoit indistinctement aux gens de l'équipage ce quart & demi des prises de quelque manière qu'elles fussent faites.

En effet cet auteur qui écrivoit il y a environ cent ans, parle évidemment du cas d'un armement hors la course, puisqu'il s'agit dans cet endroit de gens qui combattent *en se défendant*, & *pour éviter le péril d'être pris*, ce qui ne peut convenir à un armement pour la course, dont l'objet est d'attaquer sans se borner à se défendre. Il est d'autant moins permis de douter, qu'il ne parle effectivement d'un armement hors la course, que dans l'article suivant ; il exhorte l'équipage qui *n'a rien dans la cargaison, à ne pas hazarder le bien d'autrui au combat*. Cependant le même auteur en conformité des Ordonnances de 1543 & de 1584, attribue aux gens de l'équipage le quart & demi des prises par eux faites *quoiqu'en se défendant seulement*. Bien loin donc qu'il y ait un usage immémorial en faveur des armateurs, c'est précisément tout le contraire ; & s'ils prétendent que l'Ordonnance de 1681, n'a entendu régler le partage des prises par tiers & deux tiers, que relativement aux prises faites en course, sans toucher aux prises faites hors la course ; il faut donc qu'ils s'en tiennent aux précédentes Ordonnances qui alors subsisteront pour tou-

tes les autres prises, & qu'en conséquence ils abandonnent à l'équipage le quart & demi de chaque prise; mais aussi alors trouveroient-ils leur compte? Qu'ils reconnoissent donc qu'à ne consulter que les Ordonnances & l'ancien usage, le tiers ne peut être disputé aux gens de l'équipage en quelque prise que ce soit.

Reste de savoir si l'Arrêt singulier rendu au Parlement de Bordeaux en 1714, depuis lequel temps seulement les armateurs ont prétendu faire valoir la distinction des prises faites en course, de celles faites par des navires armés en guerre & marchandise simplement, a pu déroger aux Ordonnances & introduire une jurisprudence contraire à ce qui s'étoit pratiqué jusques-là; car on désire les armateurs de rien produire en leur faveur avant cette époque. Or il n'est pas douteux que tout ce qui peut être jugé contre les Ordonnances, ne soit nul & rejettable. Dans cette matière, cela peut même d'autant moins faire difficulté, que depuis l'année 1672, jusqu'à présent, il a été défendu aux Parlemens de connoître des prises & de tout ce qui en dépend.

Si depuis cet Arrêt extraordinaire du Parlement de Bordeaux, quelques Amirautés, pour n'y pas regarder d'assez près, ont adopté sa décision, il en est beaucoup d'autres qui, constamment attachées aux vrais principes, l'ont rejetée, & ont toujours adjugé aux équipages le tiers de toutes les prises indistinctement.

Ainsi, depuis même cet Arrêt, l'usage est pour le moins autant contre les armateurs, qu'en leur faveur; avec cette différence, que celui qui leur est favorable, heurte les principes établis par les Ordonnances.

Les autres raisons qu'ils allèguent sont aussi faciles à détruire que leur prétendu usage immémorial. Ils disent, en premier lieu, qu'ils ne prennent des commissions en guerre que pour assurer leur navigation & uniquement pour se défendre des petits corsaires ennemis; que cette précaution fait, non seulement la sûreté du bâtiment; mais encore rend l'équipage plus certain de sa liberté & de ses salaires, qu'il perdrait probablement sans cela.

A quoi l'on répond, qu'en tout ceci ils ne travaillent que pour leur propre intérêt, puisqu'en garantissant leurs navires d'être pris par les petits corsaires, ils diminuent d'autant leurs risques, la prime d'assurance & les salaires des gens de l'équipage. Mais enfin il en étoit de même anciennement, & cependant les Ordonnances n'en accorderoient pas moins aux équipages le quart & demi de toutes les prises qu'ils faisoient; lequel quart & demi, par l'Ordonnance de 1681, a été réduit au tiers, sans que depuis ce taux est varié jusqu'à l'année 1714, que le Parlement de Bordeaux s'avisa, pour la première fois, de ne leur donner qu'un dixième des prises faites hors la course.

Ils opposent en second lieu, que leurs armemens pour nos colonies en temps de guerre leur coûtent considérablement en artillerie & munitions; que les salaires des équipages augmentent de moitié, & que les assurances sont excessives; d'où ils concluent qu'étant surchargés, il est juste qu'ils profitent des prises que le hazard leur procure, d'autant plutôt qu'il est très-rare que les équipages courent des risques pour faire des prises.

Mais à ce compte ils devroient donc avoir la totalité des prises sans en faire part aux gens de l'équipage. D'ailleurs tous les armemens ne sont pas destinés pour nos colonies, & cependant ils n'entendent pas moins réduire

le droit de l'équipage au dixieme en toute prise faite hors la course. D'un autre côté les dépenses qu'ils font en artillerie & munitions pour la navigation marchande, ne vont jamais au dixieme de ce qu'il leur en coûte dans les armemens en course.

A l'égard des salaires qui doivent nécessairement augmenter en temps de guerre, il n'est jamais arrivé qu'ils aient doublé, & l'augmentation dont ils se plaignent, a toujours été moindre à proportion du nombre des gens de l'équipage; parce que, plus l'équipage est nombreux, moins le service du navire est rude, le travail étant plus partagé, & les risques de l'équipage moins grands.

Pour ce qui est des prises d'assurances, leur taux ou quotité dépend aussi de la foiblesse ou de la force de l'armement; & au fonds cela ne fait rien aux armateurs, par ce que, plus les assurances coûtent, plus la valeur des marchandises augmente lorsqu'elles arrivent à bon port. Cela est si vrai, & le profit sur ces marchandises est tel, qu'il est quantité d'armateurs qui font assurer, non seulement la valeur de leur navire & de leur cargaison, mais encore la prime & les primes de la prime, au moyen de quoi c'est de leur part une objection insidieuse qu'ils présentent ici.

C'est donc vainement qu'ils se disent surchargés & par conséquent, contre toute justice, qu'ils veulent s'attribuer les neuf dixiemes des prises par forme d'indemnité. Et lorsqu'ils ajoutent, pour atténuer le droit des équipages, que rarement ceux-ci courent des risques pour faire ces prises, non seulement ils démentent des exemples en grand nombre qu'on seroit en état de leur opposer, mais encore à ne faire attention qu'aux prises faciles qu'ils supposent, à l'égard desquelles même il y a toujours des risques à courir, parce qu'il n'y a que l'événement qui en décide; c'est que, si les prises sont faciles à faire par un navire équipé simplement en guerre & marchandises, elles le sont à beaucoup plus forte raison pour un corsaire armé à grands frais, à l'équipage duquel on ne dispute pas le tiers. Pourquoi donc le refuser dans l'autre cas où les risques sont évidens de nature de chose, parce que jusqu'à ce que la prise soit faite, on ignore nécessairement à qui l'on a affaire?

Enfin les armateurs alléguent qu'il est plus avantageux en général au matelot, de n'avoir que le dixieme des prises en conservant ses gages en plein, que s'il obtenoit le tiers à la charge de rapporter ses mois de salaires.

Effectivement cela pourroit être vrai le plus souvent dans la supposition: mais sur quel principe les armateurs prétendent-ils que l'équipage ne peut avoir le tiers de la prise qu'à la déduction de ses gages? Il n'y a que les avances pour la course qui soient ainsi sujettes à rapport ou imputation, encore cela n'avoit-il pas lieu autrefois; & ici ce sont des gages ordinaires stipulés uniquement pour le service du navire & la conservation de la cargaison. Les armateurs en conviennent eux-mêmes en avouant que, s'ils prennent des commissions en guerre & marchandise, ce n'est pas pour se battre & en vue de faire des prises; ces gages n'ont donc rien de commun avec les avances payées aux corsaires, & par conséquent il n'y a pas d'imputation à en faire sur les prises. D'ailleurs les voyages de long cours durent assez souvent douze & quinze mois, & le temps de la course n'est ordinairement que de trois mois. Ainsi de ce que les avances pour la course qui à présent

équivalent à trois mois de gages sur les navires marchands, sont imputables sur les parts des prises, on n'en peut pas conclure qu'il faudroit également imputer des gages de douze ou quinze mois, qui même ne sont gagnés qu'à condition de travailler gratuitement à l'armement & au désarmement, ce qui emporte d'ordinaire une perte de temps de plus de deux mois. A joindre comme il a déjà été observé que ces gagés n'ont pour objet que le service du navire, abstraction faite de toute idée de prise.

Tous les prétextes des armateurs ainsi détruits, il ne reste plus entr'eux & les gens de l'équipage que la question de droit. Décidée depuis plus de deux cens ans en faveur de ces derniers par les Ordonnances, elle n'auroit jamais été agitée, si le Parlement de Bordeaux ne se fût avisé en 1714 de favoriser les armateurs à leur préjudice, en imaginant une distinction toute nouvelle, suivant laquelle il jugea à propos, malgré son incompetence, de réduire le droit des équipages armés en guerre & marchandises au dixieme, au lieu du tiers qui leur avoit constamment été accordé sans aucune restriction. Tel est l'unique titre des armateurs; ils ne sauroient en produire aucun autre antérieur ni postérieur; mais un pareil titre peut-il changer les loix? Il est arrivé néanmoins que cette décision singulière a fait illusion dans quelques Amirautés, tandis que d'autres s'en sont écartées pour demeurer toujours attachées aux véritables regles.

« C'est pour faire cesser cette différence de jurisprudence, & en vue de la
» fixer suivant les principes, que nous avons dressé le précédent mémoire.
» Si les raisons que nous y avons exposées pour soutenir la cause qui nous
» a toujours paru la seule juste, avant même que d'avoir vu les objections
» des armateurs, n'ont pas encore opéré leur effet, nous osons nous flatter
» que rien ne s'y opposera plus maintenant que nous avons dissipé les pré-
» textes & les subterfuges auxquels les armateurs ont eu recours. Nous es-
» pérons du moins que le zele qui nous anime fera excuser notre importunité.
» Les gens de mer n'ont pour appui que les Commissaires de la Marine &
» les Amirautés pour se garantir des injustices trop fréquentes que leur font
» les armateurs. Nous n'aurions pu, sans manquer à notre devoir & à la jus-
» tice, les abandonner dans une conjoncture aussi critique. Il est vrai que les
» intérêts des armateurs ne nous doivent pas être moins chers; mais pour
» les soutenir, il faut qu'ils nous paroissent fondés, & dans l'occurrence nous
» ne voyons rien qui ne combatte leur prétention. »

Dans l'intervalle de l'envoi des deux mémoires, il fut fait au premier une réponse favorable aux armateurs.

On s'attendoit que la décision définitive interviendrait sur le second mémoire; mais jusqu'ici il n'a rien paru, ce qui a engagé l'Amirauté de la Rochelle à continuer d'adjuger aux gens de l'équipage le tiers de toutes les prises indistinctement.

S'il arrive que la question soit enfin décidée contr'eux, ce sera à eux, pour se mettre à couvert de l'injustice des armateurs, à stipuler dans leurs contrats d'engagement, qu'en cas de prise, ils en auront le tiers suivant l'Ordonnance, aussi-bien dans les armemens en guerre & marchandises, que dans ceux qui n'ont que la course pour objet. Ce sera l'unique ressource qui leur restera; & même dès à présent ils doivent avoir soin de faire cette stipula-

tion , pour se garantir de l'événement de la décision qui pourroit intervenir.

Mais afin que l'équipage d'un navire marchand ait part à la prise qu'il a faite, il faut qu'il y ait une commission en guerre de M. l'Amiral , outre le congé ; ou , pour tenir lieu de l'un ou de l'autre , une commission en guerre & marchandise tout ensemble , sans quoi la prise appartient en entier à M. l'Amiral à titre de confiscation , & l'armateur ni l'équipage n'ont rien à y prétendre , comme il a été observé sur l'article premier du présent titre.

Une prise , quoique bonne en foi , n'est pas toujours adjugée en entier au vaisseau corsaire ou autre qui l'a faite. Il est des cas où d'autres vaisseaux sont fondés à y prendre part ; mais il faut pour cela , ou qu'ils ayent contribué à faire rendre le navire ennemi , ou qu'il y ait eu une société entre les capitaines de ces corsaires & celui qui a fait la prise , aux termes de laquelle ils soient convenus de se communiquer réciproquement les prises qu'ils feroient chacun de son côté , tant en absence qu'en présence.

Pour être censé avoir contribué à la prise , & , à ce titre , être fondé à y demander part , il ne suffit pas de s'être trouvé à la vue de l'ennemi , soit pour être accouru au bruit du canon ou autrement , il faut , ou avoir combattu , ou avoir contribué réellement à faire rendre l'ennemi : sur quoi , en cas de contestation , ce sont les dépositions des prisonniers qui doivent décider. Article 62 de l'Ordonnance de 1584 , conforme au sixième de celle de 1555. Règlement du 27 Janvier 1706 , rapporté sur l'article 19 ci-dessus , art. 2 & 6.

Le cas de la société entre deux ou plusieurs capitaines de vaisseaux armés en course , a aussi été prévu & approuvé par le même article 62 de l'Ordonnance de 1584 ; mais cette société n'est valable qu'entre les armateurs ou les capitaines des corsaires , & nullement avec un capitaine de vaisseau de Roi , armé pour le compte de Sa Majesté. Arrêt du Conseil du 29 Octobre 1695 , qui a déclaré nulle pour l'avenir de pareilles associations , verbales ou par écrit , sans une permission expresse du Roi.

Il faut même , aux termes de l'article 3 du Règlement du 27 Janvier 1706 , pour qu'elles soient valables entre des capitaines de corsaires , qu'il y en ait preuve par un écrit qui en contienne les conditions , signé d'eux ou de leurs écrivains en leur présence , s'ils ne savent pas signer ; Sa Majesté défendant d'avoir aucun égard aux sociétés verbales , qu'Elle déclare nulles & de nul effet.

Il y a pourtant une exception à cela dans l'article 4 : elle est pour le cas où des armateurs donnant chasse à un vaisseau ennemi , en apperçoivent d'autres ; » ils peuvent alors , en se séparant pour les poursuivre tous en même » temps , convenir par des signaux de s'admettre réciproquement au partage » des différentes prises qu'ils feront , en sorte que celui qui se séparera en faisant un signal de pavillon rouge , sera admis à partager la prise dont il aura » abandonné la poursuite , & sera aussi obligé de consentir au partage du » vaisseau qu'il aura pris , si les autres armateurs qui continuent leur chasse lui » répondent par un signal semblable ; & au cas que les autres fassent un signal » de pavillon blanc , ce signal sera une marque de refus , & exclura la société.

Indépendamment de toute société formée par écrit , ou par les signaux dont il vient d'être parlé , si deux ou plusieurs corsaires donnent en même temps dans une flotte , il y aura alors une société tacite entr'eux , qui rendra communes à eux tous toutes les prises qu'ils feront respectivement dans cette

occasion, comme ayant tous également contribué à ces prises. C'est la disposition de l'article 5 du même Règlement.

En cette partie il n'y a point de distinction à faire par rapport aux vaisseaux du Roi; c'est-à-dire, que les armateurs corsaires qui auront donné dans la flotte & fait des prises pendant que les vaisseaux du Roi combattoient ceux de l'escorte, auront part à toutes les prises, & de même dans tous les cas où par leur jonction aux vaisseaux du Roi, ils auront véritablement contribué à faire rendre l'ennemi. Mémoire fourni au nom du Roi par M. le Procureur Général, visé dans l'Arrêt du Conseil du 29 Octobre 1695. Ordonnance du Roi du premier Octobre 1705, en faveur des armateurs de Dunkerque.

Il y a plus : il suffira même à l'avenir que les corsaires sortent des ports avec les vaisseaux du Roi ou qu'ils les joignent à la mer, pour avoir part dans toutes les prises qui seront faites dans lesdites jonctions, de même que dans les gratifications accordées pour les canons pris & par tête de prisonniers. Article 8 de la Déclaration du 5 Mars 1748, confirmé par autre Déclaration du Roi du 15 Mai 1756, aussi article 8. Elles ont été rapportées sur l'article précédent.

Quant à la répartition à faire du produit des prises, entre les vaisseaux des particuliers qui sont jugés y avoir part conjointement, la règle est de les y faire participer à proportion de la force de leurs frégates & de leurs équipages, du nombre & du calibre de leurs canons. Arrêt du Conseil du 29 Octobre 1695, conforme au Jugement rendu par l'Amiral le 25 Août de la même année, & suivi d'un autre Jugement semblable en date du 12 Juillet de 1696. Et cette règle a été expressément confirmée par l'article 5 du Règlement déjà cité du 27 Janvier 1706.

L'opération de la distribution se fait de la manière suivante. Conformément à un Jugement de l'Amirauté de Dunkerque, du 13 Décembre 1695, chaque pied de quille est compté pour une part. Au sujet du calibre des canons, on en fait la division par trois livres de balles, & l'on compte chaque nombre de trois livres de balle pour une part, de manière qu'un canon de six livres vaut deux parts, ainsi du reste. Trois pierriers valent une part, chaque homme est compté aussi pour une part, & chaque mouffe pour une demi-part.

Alors on ne fait point attention au nombre & à la qualité des officiers, on ne les compte que pour hommes, comme le reste de l'équipage, sauf à faire la subdivision entre les équipages de chaque navire, suivant la règle établie à cet égard.

Il est entendu que la répartition ne se fait que du net produit de la prise commune, déduction faite de tous frais, des droits des fermes & des six deniers pour livre des invalides; de manière que ce n'est que de ce qui en reste qu'on attribue à chaque corsaire la part qu'il y doit avoir relativement à l'opération qui vient d'être indiquée.

Mais cette opération ne se pratique plus qu'entre les corsaires; & lorsqu'il s'agit du partage des prises entre les vaisseaux du Roi & des corsaires qui sont jugés devoir y avoir part, on n'a plus d'égard à la différence du calibre des canons, à la grandeur des bâtimens, ni à la force de leurs équipages. Cela avoit d'abord été ainsi réglé par exception, en faveur des armateurs de

Dunkerque , par l'Ordonnance du premier Octobre 1705 ; mais depuis l'exception est devenue générale en faveur de tous les corsaires , par l'art. 8 de la Déclaration du Roi du 5 Mars 1748 , confirmé aussi par l'art. 8 de la Déclaration du 15 Mai 1756.

Il est pourtant à observer que le partage , entre des vaisseaux du Roi , ayant tous part dans une ou plusieurs prises , doit toujours se faire , eu égard au nombre & au calibre de leurs canons de 4 livres & au-dessus , & à la force de chaque équipage. Article 10 de l'Ordonnance du 15 Juin 1757 , rapportée sur l'article précédent.

La distribution du produit de la prise étant faite entre tous les corsaires qui ont été admis à y prendre part , il s'agit ensuite de la subdivision de la portion attribuée à chaque corsaire , entre les gens de l'équipage & l'armateur. On conçoit qu'il en est à ce sujet tout comme lorsque la prise a été faite par un seul corsaire ; c'est-à-dire , qu'aux termes de notre article , il en revient les deux tiers à l'armateur , & l'autre tiers aux gens de l'équipage pour le partager & subdiviser entr'eux.

La règle de ce partage est établie par l'art. 9 du Règlement du 25 Novembre 1693 , rapportée sur l'art. 2 ci-dessus , elle est telle. C'est le capitaine qui en fait la division avec les officiers majors , aux termes de l'art. 8 , dans laquelle il peut prendre 12 parts & rien plus (outre le coffre du capitaine pris qu'il a hors part jusqu'à la valeur de cinq cens écus , qui n'entre point dans la fixation générale du produit de la prise , comme il a été observé sur l'art. 20 ci-dessus) il doit attribuer ensuite au capitaine en second 10 parts ; aux deux premiers lieutenans 8 parts ; aux autres lieutenans , à l'écrivain & au premier maître 6 ; aux enseignes , au maître chirurgien & aux deux maîtres 4 ; au maître des prises , pilotes , contre-maîtres , capitaine des matelots , capitaines d'armes , maîtres canonniers & maîtres charpentiers 3 parts ; aux seconds canonniers , charpentiers , calfats , bossemans , maîtres de chaloupe , voiliers , armuriers , quartier-maître & second chirurgien 2 parts ; aux volontaires une ou deux , suivant leur mérite & leur service ; aux matelots à proportion de leur travail & capacité , mais pour l'ordinaire une part au moins ; aux soldats demi-part , trois quarts de part & même une part , suivant leurs services ; & aux mousses un quart de part ou demi-part , suivant leur force.

Il ne doit pas oublier ceux qui sont morts dans le combat d'où la prise s'est ensuivie , ni ceux qui sont morts de maladie durant la course après les prises faites , parce que leurs parts dans ces prises doivent passer à leurs veuves & héritiers. A l'égard de ceux qui auront été blessés ou estropiés dans les combats contre les ennemis , il peut leur attribuer , outre leurs parts , telle somme qu'il jugera à propos , *pourvu néanmoins qu'elle n'excede pas le double de la valeur de leurs parts ; laquelle gratification sera prise sur le total du provenu des dites prises* , aussi-bien que les frais de leur pansement & guérison.

Aux termes de l'Arrêt du Conseil du 9 Juin 1706 , il doit aussi être attribué une récompense aux veuves de ceux qui seront tués dans la course ; mais c'est à prendre sur la retenue des trois deniers pour livre ordonnée par ce même Arrêt , sur le produit net des prises.

Par la nouvelle Déclaration du Roi , du 15 Mai 1756 , art. 12 , Sa Majesté promet la demi-solde à ceux des équipages des corsaires qui , au moyen des

blessures qu'ils auront reçues dans les combats , se trouveront invalides , & des pensions aux veuves de ceux qui auront été tués aussi dans les combats.

Pour obvier au retardement que les armateurs pourroient apporter au paiement du tiers dû à l'équipage , l'art. 10 du même Règlement du 9 Juin 1706 , leur enjoint de remettre au greffe de l'Amirauté les Arrêts du Conseil qui auront déclaré les prises bonnes , & cela dans six semaines à compter du jour de leur date pour y être enrégistrés , & ensuite procédé à la liquidation du produit des prises ; à l'effet de quoi ils produiront les procès-verbaux de la vente , avec l'état au détail des avances par eux payées à l'équipage & le règlement des parts , quinzaine après la livraison des marchandises , qui commencera le lendemain de la vente , afin que chacun puisse connoître promptement ce qui lui revient ; & faite par les armateurs de satisfaire à ce que dessus , pourront les Officiers de l'Amirauté adjuger , par maniere de provision , aux matelots , une somme pareille à celle qu'ils auront reçue pour leurs avances.

Dans l'opération à faire entre l'armateur & l'équipage , il ne doit nullement être question des frais d'armement , de relâche & de désarmement du corsaire , quoiqu'il en ait été fait objet ci-devant pour réduire le dixieme de M. l'Amiral , en conséquence de l'Edit du mois d'Août 1743 , & qu'on y ait actuellement égard pour régler les six deniers pour liv. des invalides , relativement à l'Arrêt du Conseil du 30 Août 1745 ; parce que , vis-à-vis de l'équipage , ce sont là des frais que l'armateur doit supporter en particulier , & que ce n'est qu'à raison de ces dépenses qu'il a les deux tiers dans les prises. Dans l'opération donc qui est à faire entre l'équipage & lui , il n'y a de distraction à faire que des frais de décharge & de justice , tant pour la vente que pour la liquidation de la prise , des droits des fermes , suivant l'explication ci-dessus , & des six deniers pour livre des invalides ; après quoi tout le reste doit être partagé , de maniere qu'il y en ait un tiers pour l'équipage , sans que l'armateur puisse lui faire supporter aucune autre dépense. Mais il a droit de déduire & précompter à chacun des gens de l'équipage ce qui leur a été payé pour avances sur les prises à faire.

Toutes ces opérations au reste sont du ressort des Officiers de l'Amirauté , & ce n'est que par eux qu'elles doivent être faites sur les états & les pieces justificatives que l'armateur leur présente à cette fin. Il en est de même par rapport au capitaine du corsaire , pour ce qui concerne la distribution des parts afférantes aux gens de l'équipage dans le tiers du produit de la prise.

Les liquidations particulieres se font toujours faites & se font encore actuellement par les Officiers de l'Amirauté où les prises ont été déchargées & vendues.

A l'égard de la liquidation générale des prises faites par un même corsaire , la regle a toujours été qu'elle fût faite au Siege de l'Amirauté du lieu de l'armement du corsaire ; mais aujourd'hui il est libre aux armateurs de rendre leurs comptes d'armement & de faire faire la liquidation générale des prises de leurs corsaires , au Siege de l'Amirauté du lieu de leur résidence , quoique leurs corsaires ayent été construits ou armés ailleurs. Lettre de M. l'Amiral , du 9 Juin 1758.

Il a été parlé assez au long , sur l'article précédent , de ces liquidations générales & de la manière d'y procéder , principalement en ce qui concerne le règlement des six deniers pour livre des invalides , *ubi vide*.

Après la liquidation définitive , l'armateur doit payer sans délai à chaque part-prenant dans la prise , & au plus tard dans trois jours , ce qui lui a été attribué , s'il est présent ou représenté par quelqu'un porteur de sa procuration en bonne forme. Quant aux parts des morts ou des absens , il est obligé d'en déposer le montant entre les mains du trésorier des invalides , qui lui en donnera une décharge au pied du rôle de répartition. C'est la décision formelle de l'art. premier du Règlement du 2 Juin 1747 , qui en cela est une suite de l'arrangement qui avoit déjà été pris par rapport aux gages & loyers des gens morts en mer ou absens , lors du décompte fait par le Commissaire aux classes.

L'article 2 du même Règlement du 2 Juin 1747 , porte que le trésorier des invalides sera tenu d'avoir un registre sur lequel il inscrira les noms des particuliers dont il aura reçu les portions dans les prises , avec les sommes dûes à chacun pour n'en faire la délivrance qu'aux réclameurs dont le droit aura été reconnu par les Officiers de l'Amirauté , conformément à ce qui se pratique au sujet des gages & des effets des gens morts en mer. Les vacations des Officiers de l'Amirauté sont fixées , à l'égard des réclameurs , à raison de 6 deniers pour livre , par l'art. 3.

Le temps de la réclamation est tout de même de deux années , à l'expiration desquelles , sans qu'il se soit présenté de réclameur , il sera délivré un tiers de tout ce qui n'aura pas été réclamé , au receveur de M. l'Amiral , & le trésorier se chargera en recette des deux autres tiers au profit des invalides. Telle est la disposition de l'art. 4 , conforme tout de même à ce qui s'observe pour les effets des gens morts en mer ; & l'article 5 ordonne que tout cela soit exécuté dans les colonies , comme dans tous les ports du Royaume.

Au surplus , ce délai pour la réclamation n'est pas plus fatal dans ce cas que dans l'autre , *vide notata* sur l'article 36 du titre des naufrages.

Pour ce qui est des déserteurs , voir l'article précédent.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

DU ROI,

Faisant défenses aux Capitaines des vaisseaux du Roi de faire aucune société , verbale ni par écrit , sans permission de Sa Majesté , avec les capitaines ou maîtres des bâtimens armés en course pour le compte des particuliers.

Du 29 Octobre 1695.

Extrait des registres du Conseil d'Etat.

VU par le Roi , étant en son Conseil , la Requête des armateurs de la frégate l'Entrepreneante , de Bayonne , tendante à ce que faisant droit sur l'opposition , à l'Arrêt du 16 Novembre 1694 , leur soit adjudgé part dans la prise du vaisseau l'André , de Bilbao , laquelle a été faite par

par la frégate de Sa Majesté la Jolie, en conséquence de l'acte de société passé à la mer entre les capitaines, le 6 Juin 1694, ladite Requête signée Fleureau, contenant que cet acte de société a été passé dans un temps non suspect, & par des officiers qui par leurs ordres étoient obligés de croiser de compagnie, ce qui emportoit une société nécessaire; joint que les opposans sont obligés par les conditions de leur armement à entretenir la frégate l'Entreprenante de toutes réparations, radoub, agrès, & rechanges nécessaires; qu'ils ne disconviennent pas que Sa Majesté n'ait un tiers dans la part qui doit revenir à cette même frégate, mais qu'ils en prétendent les deux tiers; que le succès de la société pouvoit être avantageux à Sa Majesté, si la frégate l'Entreprenante eût fait des prises de son chef, il est juste de les rendre participans de celle qu'a fait la Jolie; que l'Ordonnance de la Marine autorise les sociétés sans aucune différence de personnes, que les capitaines des vaisseaux du Roi & les maîtres des vaisseaux des particuliers peuvent également obliger leurs bâtimens lorsqu'ils sont à la mer, & dans le cours de leur navigation; qu'ainsi les uns & les autres peuvent former & contracter entr'eux des sociétés dans les mêmes termes que les vaisseaux particuliers qui sont à vue, ont leur part dans toutes les prises faites par ceux du Roi, & que l'on ne peut autoriser ces sociétés tacites que forme la présence, sans admettre à plus forte raison les sociétés qui sont fondées sur des conventions respectives; le Mémoire donné au nom de Sa Majesté, tendant à ce que les armateurs de la frégate l'Entreprenante de Bayonne soient déboutés de leur Requête, & ledit Arrêt du 16 Novembre 1694, exécuté selon sa forme & teneur, ledit Mémoire contenant que le capitaine de la frégate la Jolie n'avoit pu s'associer avec celui de l'Entreprenante sans un ordre exprès & précis, & que du moins cette société ne pouvoit avoir lieu que par rapport aux portions des deux capitaines; que la frégate l'Entreprenante étoit entretenue par le Roi de ses agrès, armement, loyers d'équipage & vivres; qu'elle étoit payée pour servir de convoi, qu'il étoit libre aux propriétaires d'y charger telles marchandises que bon leur sembleroit pour leur propre compte, qu'il étoit convenu par le même traité que si cette frégate faisoit quelques prises, les deux tiers en appartiendroient aux

propriétaires, & seulement le tiers au Roi; que quand les capitaines des vaisseaux du Roi pourroient les obliger en certains cas, ce seroit seulement pour empêcher leur perte, ou pour acheter ce qui peut être nécessaire pour continuer leur navigation; mais que ce pouvoir ne leur donne pas celui de contracter des sociétés ni véritables ni par écrit; que si Sa Majesté a bien voulu partager les prises faites par ses vaisseaux avec ceux qui sont à la vue, c'est parce que cette présence présuppose un concours d'action qui peut mériter récompense; mais que ces sociétés passagères qui naissent d'une assistance réciproque, ne sont d'aucune conséquence pour les sociétés par écrit; qu'ainsi dans les règles, les opposans n'ont aucun droit dans la prise dont il s'agit; vu aussi la procédure faite par les Officiers de l'Amirauté de Bayonne au mois de Juillet 1694, l'acte de société du 6 Juin de la même année, une copie de l'Arrêt du 16 Novembre 1694, & les autres pièces; où le rapport du Sr. Phelypeaux de Pontchartrain, Secrétaire d'Etat, & des commandemens de Sa Majesté, ayant le département de la Marine: Le Roi étant en son Conseil ayant aucunement égard à la Requête d'opposition des armateurs de la frégate l'Entreprenante, leur a, par grace & sans tirer à conséquence, adjugé part dans la prise dudit vaisseau l'André de Bilbao, ordonne que les deniers provenans de la vente dudit bâtiment & des marchandises de sa cargaison seront partagés à proportion de la force des frégates & suivant les conditions de leur armement, le tout néanmoins à la réserve du dixième du Sr. Comte de Toulouse, Amiral de France, qui sera payé au Receveur de ses droits; *fait Sa Majesté défenses pour l'avenir aux capitaines de ses vaisseaux, de faire aucunes sociétés ni verbales ni par écrit avec les capitaines ou maîtres des bâtimens armés en course pour le compte des particuliers, sans son ordre exprès, le tout à peine de nullité & d'interdiction contre les contrevenans*; ordonne que le présent Arrêt sera lu, publié & enregistré dans les Sièges de l'Amirauté, à ce qu'aucun n'en ignore; enjoint à ceux de l'Amirauté de Bayonne de tenir la main à son exécution en ce qui concerne la prise dont il s'agit. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, à Versailles le vingt-neuf Octobre mil six cents quatre-vingt-quinze.

Signé, PHELYPEAUX.

RÈGLEMENT DU ROI,

Concernant les parts, portions d'intérêts & dixiemes non réclamés, appartenans aux officiers & équipages des bâtimens armés en course, dans les prises qu'ils ont faites sur les ennemis de l'Etat.

Du 2 Juin 1747.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant fait don aux Invalides de la Marine, par ses Edits des mois de Décembre 1712 & Juillet 1720, de tous les deniers & effets appartenans aux officiers mariniens, matelots, passagers & autres, en quelque sorte & maniere que ce soit, qui n'auront pas été réclamés dans les deux années de l'arrivée des vaisseaux armés pour le commerce, à compter du jour & date des déclarations qui seront faites au Greffe des Amirautés : comme aussi de la solde, dixiemes & portions d'intérêts qui pourroient appartenir aux officiers-mariniens, matelots, volontaires & autres, armés en course, qui ne les auroient pas réclamés dans les deux années, à compter du jour de la liquidation des prises. Et voulant prévenir toutes les contestations qui pourroient naître au sujet du recouvrement à faire de ces parts & portions d'intérêts, & dixiemes non réclamés dans les prises, sous prétexte que les Edits ci-dessus cités n'ont point statué sur la maniere dont le recouvrement en devoit être fait, Sa Majesté a résolu le présent Règlement, qu'elle veut être exécuté ainsi qu'il suit.

ARTICLE PREMIER.

Le recouvrement des parts, portions d'intérêts & dixiemes sur les prises, revenans aux équipages des bâtimens armés en course, & qui ne seront pas réclamés dans les délais de l'Ordonnance, sera fait en faveur des Invalides de la Marine, de la même maniere que celui des soldes & produits d'inventaires non réclamés des morts à la mer sur les bâtimens de commerce ; à l'effet de quoi les armateurs ou dépositaires des armemens en course seront tenus de remettre entre les mains des Trésoriers des Invalides de la Marine dans les ports où ces armemens auront été faits, les montans desdites parts, portions d'intérêts & dixiemes dans les prises, appartenans aux morts ou absens faisant partie des équi-

pages des bâtimens preneurs, lors de la répartition qui en sera faite par les Officiers des Amirautés, trois jours après la liquidation faite des prises ; il en sera donné décharge valable par les Trésoriers des Invalides, au pied du rôle de répartition qui en sera faite.

II. Il sera tenu un registre par le Trésorier des Invalides, dans lequel seront inscrits les noms des particuliers auxquels ces parts, portions d'intérêts & dixiemes appartiendront, avec les sommes qui lui seront remises par les dépositaires de ces armemens : ceux qui les réclameront, seront tenus de justifier de leurs droits & qualités pardevant les Officiers des Amirautés, qui ne leur donneront main-levée des sommes réclamées qu'après avoir ordonné la communication desdites demandes & pieces justificatives d'icelles, à l'Officier des Classes & au Receveur des droits de l'Amiral, pour contredire ou consentir à ladite main-levée par de simples mémoires ; & le Trésorier des Invalides fera mention de leur consentement en marge de l'article d'un chacun, sur le registre qu'il tiendra à cet effet ; & que les réclamateurs émargeront pour servir d'acquit au Trésorier.

III. Les salaires dûs aux Officiers de l'Amirauté par ces réclamateurs, leur seront payés à raison de six deniers pour livre sur le montant de la réclamation, à quoi Sa Majesté a fixé lesdits salaires pour tous droits.

IV. Après le délai de deux années accordées aux réclamateurs de ces parts, portions d'intérêts & dixiemes ; à compter du jour de la liquidation des prises, il sera dressé un état par l'Officier des Classes du port où ces liquidations auront été faites, il l'enverra au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, signé de lui & du Receveur de l'Amiral, auquel il en sera délivré copie pour recevoir le tiers sur ces parts, portions d'intérêts & dixiemes non réclamés qui revient à l'Amiral, duquel tiers ce Receveur donnera son reçu par ampliation au pied de la

copie dudit état ; & le Trésorier des Invalides de la Marine fera recette des deux autres tiers à leur profit, sur les Ordonnances du Roi qui en seront expédiées.

V. L'intention de Sa Majesté est que le présent Règlement soit exécuté dans les Colonies sujettes à son obéissance, de même que dans tous les ports du Royaume, pour les parts, portions d'intérêts & dixièmes non réclamés des équipages, sur le produit des prises qui y seront amenées.

Pour l'exécution du présent Règlement. Man-

de Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, aux Intendants de la Marine & Ordonnateurs dans ses ports, aux Intendants départis dans ses Colonies Françaises, & à tous autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à ce que le présent Règlement soit exécuté selon sa forme & teneur, lequel sera enregistré au Greffe des Amirautés, tant du Royaume que des Colonies, lu, publié & affiché par-tout où besoin sera, à ce que personne n'en prétende cause d'ignorance. Fait à Bruxelles le deux Juin 1747.

Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

LETTRE DE M. L'AMIRAL,

Sur le fait des liquidations.

Du 9 Juin 1758.

MESSEURS les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, sur les différentes représentations qui ont été faites par divers armateurs des ports, j'ai cru conformément aux intentions du Roi, dont je me suis assuré, devoir révoquer les dispositions de ma Lettre du 3 Avril 1745, concernant les liquidations générales des prises. C'est pour entrer dans l'esprit de la Déclaration de Sa Majesté du 15 Mai 1756, pour l'encouragement de la course, qu'il a été décidé, que les armateurs auroient dorénavant, la li-

berté de rendre leurs comptes d'armement, & de faire faire les liquidations générales des prises de leurs corsaires, aux Sieges des Amirautés du lieu de leur résidence, nonobstant que les corsaires aient été construits ou armés dans d'autres ports. Telle est aujourd'hui l'intention du Roi, pour ne point gêner les armateurs dans leurs opérations. Je suis Messieurs les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, votre bien affectionné.

Signé, L. J. M. DE BOURBON.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui ordonne qu'il en sera usé comme par le passé pour le partage des prises ou rançons que pourroient faire les bâtimens armés en guerre & marchandises par les Sujets de Sa Majesté.

Du 10 Janvier 1759.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

VU par le Roi, étant en son Conseil, la Déclaration du 15 Mai 1756, portant différens encouragemens pour la course sur les ennemis de l'Etat, par l'article VII de laquelle, Sa Majesté auroit accordé aux officiers & équipages des vaisseaux armés pour son compte, le tiers dans le produit net des prises des vais-

seaux marchands qui seroient par eux faites : & Sa Majesté étant informée qu'à la faveur de cette disposition, qui ne regarde que ses vaisseaux, les officiers & équipages des bâtimens appartenans à ses sujets, qui sont armés en guerre & marchandises, prétendent avoir le tiers dans le produit des prises, & qu'il s'est

F ff ij

élevé à ce sujet différentes contestations dans les Sieges d'Amirautés ; qu'il y auroit même eu une diversité de jugemens à l'occasion de cette prétention, & sur l'interprétation de l'article VII de ladite déclaration. A quoi Sa Majesté voulant pourvoir : Oui le rapport, le Roi étant en son Conseil, a ordonné & ordonne que la Déclaration du 15 Mai 1756, & son Ordonnance rendue en conséquence le 15 Juin 1757, concernant l'un & l'autre les prises faites par les bâtimens armés pour son compte, seront exécutées selon leur forme & teneur ; & qu'à l'égard des officiers & équipages des navires armés en guerre & marchandise, par ses sujets, il en sera usé pour le partage des prises

ou rançons qui pourroient être faites par lesd. navires, comme par le passé, s'il n'y a stipulation ou convention dans l'engagement fait entre les armateurs & les équipages, sans qu'à l'occasion, ou sous prétexte du présent Arrêt, on puisse attaquer les jugemens intervenus, & les liquidations faites en conséquence. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera enregistré aux Greffes des Amirautés. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le dix Janvier mil sept cent cinquante-neuf.

Signé, BERRYER.

ARTICLE XXXIV.

FAisons défenses aux Officiers de l'Amirauté de se rendre adjudicataires, directement ou indirectement, des vaisseaux, marchandises & autres effets provenant des prises, à peine de confiscation, quinze cens livres d'amende, & d'interdiction de leurs charges.

ON trouve les mêmes défenses dans l'art. 10, tit. 3 du liv. prem. par rapport aux baux dont l'adjudication se fait par les Officiers de l'Amirauté, & dans l'art. 16 du tit. des naufrages pour les ventes d'effets naufragés.

Cependant quoique la prévarication soit la même dans tous ces cas, les peines y sont exprimées diversément ; ce qui selon toute apparence ne vient que d'un manque d'attention de la part des rédacteurs de cette Ordonnance. C'est pourquoi je pense qu'il s'agit de réunir ces différentes peines, pour faire supporter ce qu'elles ont de plus rigoureux à l'officier prévaricateur, & cela par les raisons qui en seront apportées sur ledit art. 16 du tit. des naufrages.

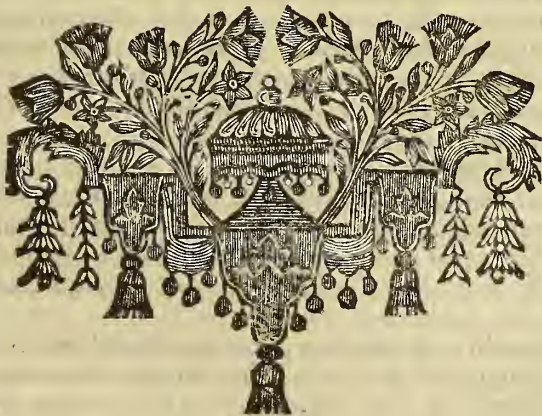
Par rapport à la privation des charges, sur-tout, je vois d'autant moins de difficulté à lui faire prendre la place de l'interdiction prononcée simplement par cet article, qu'il a enchéri sur l'amende ou peine pécuniaire ; au moyen de quoi jugeant que la tentation de prévariquer pourroit être plus pressante & plus vive dans les ventes des prises, & voulant que la sévérité des peines servît à la faire surmonter ; il est tout naturel d'en inférer, qu'au lieu de la simple interdiction, ou sous ce terme interdiction, il a entendu la privation des charges, à l'exemple des deux autres articles cités, n'y ayant absolument aucune raison de différence, ou plutôt cette peine, devant suivre nécessairement l'augmentation que cet article a faite de la peine pécuniaire. Et ce qui me paroît achever de lever tout doute à ce sujet, c'est l'Ordonnance de Philippe V Roi d'Espagne, sur le fait des prises, en date du 21 Août 1702, Ordonnance presque en tout conforme aux dispositions du présent titre comme ayant été faite sous les yeux de Louis XIV, jusque-là même que la plupart des articles y sont copiés mot à mot. Or cette Ordonnance, art. 36, en faisant les mêmes

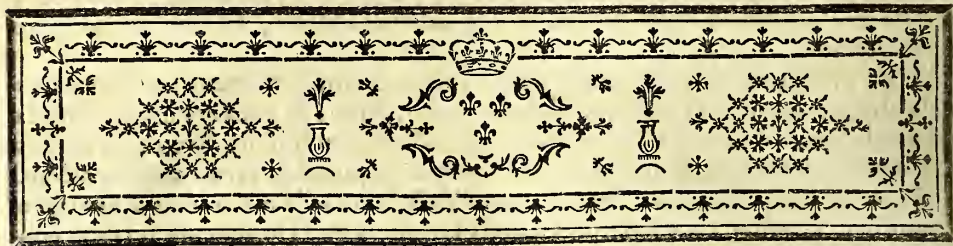
défenses aux Officiers de l'Amirauté sous peine de 1500 florins d'amende, ajoute précisément la peine *d'être destitués de leurs charges*, au lieu de la simple interdiction.

Tout ce qui est défendu directement l'est aussi indirectement, puisque sans cela rien ne seroit plus aisé que d'éluder la loi. Ainsi, la prévarication étant la même de la part des Officiers de l'Amirauté, s'ils se rendoient adjudicataires sous des noms interposés; & qu'il y en eût preuve, la punition seroit aussi la même.

En cette partie au reste, sous le nom d'Officiers de l'Amirauté, doivent être compris le Greffier en Chef, les commis Greffiers & l'Huissier de service employé pour publier les encheres, comme il a été observé sur l'art. 10, tit. 3, liv. 1er. déjà cité, & comme il sera dit encore sur ledit art. 16 du tit. des naufrages.

Dans le Règlement du 6 Juin 1672, en forme d'instruction sur le fait de la procédure des prises, il étoit simplement recommandé aux Officiers de l'Amirauté » d'observer étroitement les défenses portées par les Ordonnances & » Réglemens, de ne se rendre adjudicataires des marchandises des vaisseaux pris, » ni sous leur nom ni sous celui des personnes interposées. » Mais cela étoit trop simple, & ne se rapportoit qu'aux défenses faites en général aux juges de se rendre adjudicataires des choses qui se vendent par leur autorité. Il falloit donc, portant la prévoyance plus loin, prévenir le mal par la crainte des peines, & c'est ce que notre Ordonnance a fait de manière à ne pouvoir être taxée de rigueur que par ceux qui ne savent pas avec quelle pureté de sentimens il faut exercer la magistrature.





T I T R E X.

DES LETTRES DE MARQUE OU DE REPRESAILLES.



On ne voit pas pourquoi ce titre a été passé sous silence dans l'Ordonnance de 1684, concernant la Bretagne.

Le droit de représailles est celui qu'a tout Potentat de se faire justice lui-même, du tort qui lui a été fait par un autre Prince, ou par ses sujets, & dont il ne lui a pas été donné satisfaction.

C'est encore la faculté qu'ont les Souverains d'accorder à leurs sujets des lettres pour les autoriser à saisir les biens qu'ils trouveront appartenans aux sujets d'un autre Prince, pour s'indemniser du tort qu'ils en auront reçu, & qu'on aura refusé de réparer.

En conséquence de ce double droit, qui est admis par toutes les nations, si un Prince s'empare d'une des places d'un autre, s'il lui refuse la restitution de quelques-uns de ses biens ou de ses sujets; enfin s'il lui fait quelque autre injustice, celui-ci est fondé à son tour à s'emparer d'une des places de l'autre à sa bienséance, à saisir ses biens ou ceux de ses sujets, même à les arrêter prisonniers, jusqu'à ce que la justice qu'il a droit d'attendre lui ait été rendue.

Tous cela convient à la définition que donne Loccenius du droit de représailles, *de jure maritimo*, lib. 3, cap. 5, n. 2, fol. 258, en ces termes, *est jus prehendi ac detinendi bona corpora subditorum etiam exterorum, in compensationem injuriæ & læsionis quæ in publicum detrimentum præcipuè vergit.*

Selon le même Auteur *ibid.* ce terme *représailles*, usité presque par tout, les uns le font dériver du mot François *reprise* ou *repandre*, à *reprehensione* aut *reprehendere*; d'autres du mot Latin *reprimere*, & d'autres du mot Italien *prisa*, qui signifie *capture*: mais, ajoute-t-il, tout cela revient au même.

Le mot Italien cependant est *represaglia*, suivant le Dictionnaire de Trévoux; & du reste il ne faut point, ce semble, chercher l'étymologie de ce terme ailleurs que dans ce mot de basse latinité *represalia*, qui, comme l'observe Grotius, a passé dans les langues vulgaires.

Dans les principes du droit des gens, pour légitimer l'exercice des représailles, il n'est nullement nécessaire que le Prince contre qui ce remède est employé ni ses sujets, ayent usé de violence, ou ayent fait quelque saisie ou autre entreprise irrégulière sur les biens de l'autre ou de ses sujets; il suffit qu'il y ait déni de justice, ou refus de payement d'une dette légitime, que cette dette soit dûe par le Souverain lui-même ou par ses sujets.

Outre les Auteurs indiqués par le Commentateur sur l'article premier, d'après le Guidon de la mer, chap. 10, art. premier, pag. 301, on peut voir à ce sujet Bouchel dans sa Bibliothèque, *verbo* représailles, Stypmannus, *ad jus maritimum*, part. 5, cap. 1, n. 22, fol. 637; Jacobus à Canibus, *Traçtat. de représailiis*, part. 1, à n. 1, usque ad 22; Maritinus Laudensis, *tit. eodem*, n. 3 & seq. & Julius Ferretus, *de re navali*, lib. 5, n. 22 & seq. Grotius, du Droit de la Guerre & de la Paix, liv. 3, chap. 2 tout entier, où il démontre la justice des représailles, quoique de droit nul ne soit tenu des dettes d'autrui, ou de réparer les torts d'autrui. On y peut joindre les notes de Barbeyrac, *ibid.* de même que Pufendorf, du Droit de la nature & des gens, liv. 8, ch. 6, §. 13.

Ce dernier entrant dans un certain détail, dit :

» C'est encore un usage établi entre les peuples que les biens de chaque sujet » répondent pour ainsi dire des dettes de l'Etat dont il est membre, comme aussi » du tort qu'il peut avoir fait, en ne rendant pas justice aux étrangers; en sorte » que les intéressés peuvent se saisir des biens de tous les sujets de cet Etat qui » se trouvent chez eux, & de leurs personnes même. Ces sortes d'exécutions » s'appellent *représailles*, & elles sont souvent un prélude de guerre.

Pour en faire voir la justice au fonds, il ajoute » que comme tout le corps » de l'Etat prend sur son compte les injures faites par des étrangers à quelqu'un » de ses citoyens, on a trouvé qu'il n'étoit point injuste de supposer d'autre » part que chaque citoyen s'oblige subsidiairement pour les dettes de l'Etat, » qui, en cas de représailles, est tenu de le dédommager de la perte qu'elles » lui ont causée: que si quelque peu de citoyens, continue-t-il, en souffrent en » certaines circonstances, il faut mettre cela au nombre des inconvéniens iné- » vitables dans une société civile; mais qui sont bien peu de chose en compa- » raison de ceux où l'on auroit été continuellement exposé dans l'indépendance » de l'Etat de nature.

Cependant ce raisonnement de Pufendorf n'est pas exact, en ce qu'il suppose que chaque particulier lésé peut d'autorité user de représailles, tandis qu'il est passé en coutume depuis long-temps, qu'il faut pour cela qu'il y soit autorisé par son Souverain; & c'est ce que Barbeyrac établit solidement dans sa note sur cet endroit d'après Buddeus. Voici comment il s'exprime :

» Les représailles étant une espèce d'acte d'hostilité, ou du moins le prélude » de la guerre, il est clair que personne ne sauroit légitimement user de ce » droit, qu'au nom & par l'autorité du Souverain, qui, avant que d'en accor- » der la permission, doit bien examiner si l'intérêt public permet de se porter » à cette extrémité. Il faut aussi que le sujet pour lequel on use de représailles » soit bien clair, & la chose dont il s'agit de grande conséquence. Mais quel- » que sujet que l'on ait d'user de représailles, on ne peut que garder les person- » nes dont on se fera saisi, sans les maltraiter, jusqu'à ce que l'on ait obtenu » satisfaction; de sorte que pendant tout ce temps-là ils sont comme en ôtage.

» Pour les biens saisis par droit de représailles, il faut en avoir soin jusqu'à » ce que le terme auquel le payement devoit se faire soit expiré. Après quoi » on peut les adjuger au créancier, ou les vendre pour l'acquit de la dette, » en rendant à celui sur qui on les a pris ce qui reste, tous frais faits. Mais il » n'est pas permis d'user de représailles qu'à l'égard des sujets, proprement dits, » & de leurs biens: car, pour ce qui est des étrangers, qui ne sont que passer,

» ou qui viennent seulement pour demeurer quelques temps dans le pays (sur
 » quoi voir Grotius, Jacobus à Canibus & Martinus Laudenfis, *Tract. de re-
 » presaliis*,) ils n'ont pas une assez grande liaison avec l'Etat, dont ils ne sont
 » membres qu'à temps, & d'une manière fort imparfaite, pour que l'on puisse
 » se dédommager sur eux du tort que l'on a reçu de quelque citoyen perpétuel,
 » ou du refus que le Souverain a fait de rendre justice.

Je n'ai rapporté tout ceci que pour montrer dans un seul tableau en raccourci,
 que notre Ordonnance dans tout ce titre, où il ne s'agit que des représailles dont
 les particuliers peuvent user par mer, & auxquelles par conséquent je dois
 me borner, est non seulement conforme au droit des gens reçu chez toutes
 les nations; mais encore qu'elle l'a perfectionné par les sages précautions qu'elle
 a prises, & qu'elle a ajouté à celles qu'exigait déjà l'Auteur du Guidon,
 chap. 10, pour en bannir les excès, & en tempérer la rigueur.

Venons maintenant au détail.

ARTICLE PREMIER.

CEux de nos Sujets dont les vaisseaux ou autres effets auront été
 pris ou arrêtés hors le fait de la guerre, par les Sujets des au-
 tres Etats, seront tenus, avant que d'avoir recours à nos lettres de
 représailles, de faire informer de la détention de leurs effets par de-
 vant le plus prochain Juge de l'Amirauté du lieu de leur descente, &
 d'en faire faire l'estimation par experts nommés d'office, entre les
 mains desquels ils mettront les charte-parties, connoissemens & au-
 tres pièces justificatives de l'état & qualité du vaisseau & de son
 chargement.

CEux de nos Sujets, non seulement naturels & regnicoles; mais encore de-
 venus tels par des lettres de naturalisation, comme le Commentateur
 l'observe fort bien: mais d'après l'Auteur du Guidon, *ibid.* art. 2, pag. 301,
 sans le citer, ce qui lui arrive toujours. C'est aussi l'avis de Jacobus, *Tract. de
 represaliis*, part. 1, n. 29.

Dont les vaisseaux & autres effets auront été pris ou arrêtés. L'article suivant &
 le quatrième ne parlent que d'effets déprédés, & le troisième dit, *effets retenus ou
 enlevés*; expressions qui toutes supposent naturellement des voies de fait rela-
 tives à la navigation, telles que sont des prises faites en mer, ou des saisies &
 arrêts dans des ports étrangers, soit de navires, soit de leur chargement, en
 tout ou partie.

Il ne s'en suit pas delà néanmoins que les représailles ne puissent être permi-
 ses en général aux particuliers que dans ces cas-là; les autorités ci-dessus rap-
 portées sont une preuve du contraire: & d'ailleurs la raison seule fait assez
 comprendre qu'il y a en effet d'autres causes de représailles. Mais c'est que les
 lettres de représailles ne s'accordent ordinairement aux particuliers qu'en pa-
 reille circonstance, comme l'observe le même Auteur du Guidon, *ibid.* art. 3,
 &

& que notre Ordonnance a dû nécessairement se borner à ces mêmes cas , comme étant seuls de la compétence de l'Amirauté.

Hors le fait de la guerre. C'est , d'un côté que la guerre autorisant les hostilités , il n'y a à s'en plaindre qu'autant qu'elles auront été commises contre les loix mêmes de la guerre , ou au préjudice des conventions particulières ; & d'un autre côté , que pour se dédommager des pertes que l'on aura souffertes à l'occasion de la guerre , il seroit superflu de recourir à des lettres de représailles , qui ne peuvent être accordées que par le Roi , avec des formalités ; tandis qu'il est plus simple & plus avantageux d'armer en course , avec commission en guerre de l'Amiral.

Ces mots signifient encore qu'on peut user de représailles pour se dédommager d'une injustice qu'on aura soufferte , sans pour cela rompre la paix & ouvrir la guerre.

Seront tenus avant que d'avoir recours à nos lettres de représailles. Dans tous les autres articles de ce titre , ces lettres ne sont appellées tout de même que lettres de représailles. Cependant , suivant la rubrique du titre , c'est la même chose que des lettres de marque ; de sorte que ce sont des termes qu'il faudroit regarder comme synonymes.

S'il est vrai néanmoins que les lettres de marque ne soient ainsi appellées , au sentiment des Docteurs , que parce qu'elles attribuent , *jus transeundi in alterius principis marchas seu limites , & bona eorum occupare , qui nostra usurpant* ; sur quoi voir le Glossaire de du Cange au mot *marcha* , il sembleroit que les lettres de marque n'auroient d'application qu'aux représailles à faire sur terre , & dans l'Etat dont le Prince ou les sujets auroient commis l'injustice , & que , dans le sens restreint de notre Ordonnance qui n'a de rapport qu'aux faits maritimes , on ne devroit leur donner que la dénomination simple de lettres de représailles.

Quoiqu'il en soit , ceux qui desireroient d'en obtenir aux termes de cet article , doivent faire informer de la détention de leurs effets pardevant le plus prochain Juge de l'Amirauté du lieu de leur descente , & en faire faire l'estimation , &c.

Rien n'est plus naturel ; celui qui se plaint d'une injustice qui lui a été faite , est obligé d'en rapporter la preuve , & de justifier en quoi elle consiste.

Que cette justification au reste doive se faire devant le Juge de l'Amirauté , cela est tout clair , puisqu'il s'agit là d'un délit maritime , ou d'une injustice relative à la navigation. Mais , comme il a été observé , il est d'autres cas pour lesquels des lettres de représailles peuvent être obtenues ; & il convient d'ajouter ici , que pour ces autres cas les lettres peuvent autoriser des représailles sur mer ou dans les ports , quoique l'injustice soufferte fût étrangère à la navigation. Ce qu'il y a seulement alors , c'est que la preuve de l'injustice doit se faire pardevant d'autres Juges que ceux d'Amirauté ; & cela n'empêchera pas néanmoins que , si en conséquence des lettres de représailles , il est fait quelque prise en mer , ou quelque saisie dans les ports maritimes , ce ne soit aux Officiers de l'Amirauté d'en connoître , à l'exclusion de tous autres Juges , même de ceux devant lesquels la vérification du délit aura été faite.

Du lieu de leur descente. Soit que le navire ait été relâché , & qu'il n'y ait eu que des effets du chargement retenus ; soit que tout ayant été retenu & arrêté , les parties lésées soient retournées sur un autre navire. Mais pourquoi dans l'un

& l'autre cas exiger que l'information soit faite devant le Juge de l'Amirauté du lieu de la descente, plutôt que devant le Juge de l'Amirauté du lieu du domicile ou du port dans lequel le navire avoit été équipé ; sur-tout *les pieces justificatives de l'état & qualité du vaisseau & de son chargement*, devant être représentées pour faire procéder à l'estimation ; & ces pieces ne pouvant être produites dans le lieu de la descente, en cas d'arrêt du navire, qu'autant qu'elles seront tirées par *duplicata*, ou par seconde expédition du lieu du départ du vaisseau ?

Cela feroit penser que le lieu de la descente seroit ici indiqué sans conséquence, ou seulement pour l'avantage de la partie lésée, en supposant qu'il lui seroit plus facile d'y trouver des témoins. Par exemple, ceux qui auroient été mis en liberté avec elle, & nullement qu'elle fût non-recevable à demander des lettres de repréfailles, pour n'avoir fait constater ses sujets de plaintes que par-devant le Juge de l'Amirauté de son domicile, ou du port d'où le navire seroit parti. Après tout, les lettres de repréfailles dépendent de la pure grace & volonté du Roi : quelques formalités qui eussent été observées, Sa Majesté pourroit en exiger d'autres ; de même qu'Elle pourroit dispenser de celles qui auroient été omises.

Mais une formalité sûrement essentielle, est que toute cette opération se fasse avec le Procureur du Roi, puisqu'il s'agit d'une chose qui peut occasionner la guerre, & qui par conséquent intéresse le Roi & l'Etat ; sans compter que le ministère du Procureur du Roi est toujours nécessaire dans toutes les causes où il s'agit de la défense des droits des absens, soit François, soit Etrangers.

ARTICLE II.

SUR l'information faite, & le procès-verbal justificatif de la valeur des effets pris & retenus, pourront nos sujets se retirer par-devers nous, pour obtenir nos lettres de repréfailles, qui ne leur seront néanmoins accordées qu'après avoir fait faire par nos Ambassadeurs les instances, en la forme & dans le temps porté par les Traités faits avec les Etats & Princes dont les sujets auront fait les déprédations.

PAR le droit de nature & des gens, il est permis à quiconque a reçu une injure, ou souffert une injustice, d'user de repréfailles : mais, par le droit civil, cette faculté trop dangereuse a été restreinte avec raison. De sorte qu'aujourd'hui, du consentement de toutes les nations policées, nul particulier n'a droit d'en user qu'avec la permission de son Souverain, expresse ou tacite ; laquelle permission tacite résulte de celle accordée par les Magistrats. Grotius, *loc. cit.* liv. 3, chap. 2, §. 7, n. 4, & *ibi* Barbeyrac.

Parmi nous, il faut essentiellement des lettres du Roi ; parce que, comme le remarque l'auteur du Guidon, chap. 10, art. premier, pag. 301, *cetui droit est de puissance absolue, qui ne se communique ni délègue aux Gouverneurs des provinces, villes & cités, Amiraux, Vice-Amiraux ou autres Magistrats.*

A la vérité, il n'en a pas toujours été de même ; & autrefois les Parlemens étoient en possession d'accorder ces sortes de lettres. C'est ce qu'atteste Ferrière, sur la décision 32 de Guy-Pape, & Chopin, *de dominio*, lib. 3, tit. 25, n. 1 & 5, en rapporte deux Arrêts du Parlement de Paris, des 12 Juillet 1345 & 14 Février 1392. Mais cet usage fut abrogé par Charles VIII qui, dans son Ordonnance de l'an 1485, déclara se réserver expressément ce droit ; depuis lequel temps il a toujours été mis effectivement au nombre des droits régaliens.

Mais, pour être en état de se présenter au Roi pour lui demander des lettres de représailles, il faut que la supplique soit accompagnée de l'information ordonnée par l'article précédent, & du procès-verbal justificatif de la valeur des effets pris & retenus.

Avec cela néanmoins les lettres de représailles ne seront pas accordées aussitôt, parce qu'il se peut que le Souverain du pays où l'injustice a été commise, la répare en plein ; auquel cas elle sera regardée comme non-avenue. Tous les Auteurs qui ont écrit sur cette matière conviennent unanimement que le délit d'un sujet ne doit être imputé au Souverain, à l'effet d'autoriser des représailles, qu'autant qu'il refuse d'en faire une satisfaction convenable.

Il faut donc auparavant la lui demander ; & c'est ce que nos Rois ont toujours fait, sans jamais se prévaloir de la supériorité de leur puissance, quoique à ce titre ils eussent moins à craindre les suites des représailles ; je veux dire la guerre. C'est que la justice & la modération leur ont toujours paru préférables à l'intérêt de leur gloire, quelque atteinte que semblât y donner la lenteur de la satisfaction.

Notre article porte que les lettres ne seront accordées qu'après des instances inutilement faites par les Ambassadeurs auprès des Princes dont les sujets auront fait les déprédations.

Alors, en cas de refus sans cause légitime, ou de délais trop affectés, un Roi manquera à sa gloire & à la justice qu'il doit à ses sujets, s'il ne leur accorderoit pas des lettres de représailles, sous prétexte que la guerre peut s'ensuivre ; & les exemples que Loccenius rapporte des Princes & des Républiques qui en ont refusé constamment, sont moins des preuves de leur modération & de leur amour pour la paix, que de leur foiblesse ou de leur pusillanimité.

Cependant, que dans un Traité, tel que celui cité par le même Loccenius, fol. 261 conclu entre les François & les Flamands en 1596, il soit stipulé qu'à l'avenir il ne sera accordé aucunes lettres de représailles, & que la partie lésée n'aura recours qu'à la Justice, *represalia nullæ in posterum concedantur, sed ordinaria juris via quisque suum repetat*, à la bonne heure ; mais il doit toujours demeurer sous-entendu que, si par la voie de la Justice on ne peut obtenir la satisfaction dûe, ce sera le cas de recourir aux représailles, puisque le seul déni de justice y donne lieu de plein droit.

Reste de savoir après cela, si la réparation du tort doit être demandée plusieurs fois, comme la République de Pologne en fit un Décret, dans la Diette dont parle le même Loccenius, en ces termes : *nullæ represalia aut arresta, tam terra quàm mari ratione cujuscumque injuriæ, nisi justitia pluribus vicibus repetita non administretur, admittantur*.

Sur cela il n'y a certainement point de règle à prescrire aux Souverains ; & si le Parlement, en 1443, ordonna que ces lettres ne seroient accordées qu'à

ceux à qui le Prince étranger auroit refusé la justice par trois fois, il ne prétendit pas sans doute en faire une loi ; ou du moins cette condition ne pouvoit regarder que les lettres qu'il étoit encore en possession de faire expédier. Quoi qu'il en soit, il n'en dû plus être question après l'Ordonnance de Charles VIII, par laquelle il se réserva le droit d'accorder des lettres de représailles, comme un attribut essentiel de la Souveraineté. Et en effet, comme elles sont presque toujours le prélude de la guerre, le droit de les accorder ne peut appartenir absolument qu'à la puissance qui a droit de déclarer la guerre.

C'est donc la prudence du Roi qui doit régler la nature & la qualité des instances qu'il juge à propos de faire faire par ses Ambassadeurs, ou autrement, si par les Traités il n'y a rien de statué sur ce point d'une manière positive.

Par l'article 16 du Traité de Paix conclu à Utrecht le 11 Avril 1713, entre la France & l'Angleterre, conforme à l'art. 9 du Traité de Rîswik, il est stipulé qu'à l'avenir l'une des deux Puissances » ne délivrera aucunes lettres de représailles contre les sujets de l'autre, s'il n'apparoît auparavant d'un délai, ou » d'un déni de justice manifeste ; ce qui ne pourra être tenu pour constant, à » moins que la Requête de celui qui demandera des lettres de représailles, n'ait » été rapportée ou représentée au Ministre ou Ambassadeur qui sera dans le » pays de la part du Prince contre les sujets duquel on poursuivra lesdites » lettres ; afin que dans l'espace de quatre mois il puisse s'éclaircir du contraire, » ou faire enforte que le défendeur satisfasse incessamment le demandeur. Et » s'il ne se trouve sur le lieu aucun Ministre ni Ambassadeur du Prince, on » n'expédiera encore les lettres qu'après quatre mois expirés, à compter du » jour que la Requête aura été présentée au Prince contre les sujets duquel on » les demandera, ou à son Conseil privé. «

Cela se trouve aussi rappelé en substance dans l'article 3 du Traité de Commerce conclu entre les mêmes Puissances, le même jour 11 Avril 1713 ; & dans les autres Traités d'Utrecht conclus avec les autres Puissances. De sorte qu'en cette partie, c'est le droit commun des nations.

ARTICLE III.

LES lettres de représailles *feront mention de la valeur* des effets retenus ou enlevés, porteront *permission d'arrêter & saisir* ceux des sujets de l'Etat qui aura refusé de faire restituer les choses retenues, & *régleront le temps* pendant lequel elles seront valables.

TELLE étoit aussi anciennement la forme des lettres de représailles, comme il résulte du Guidon, chap. 10, article premier & 4, & du modèle qu'en donne Bouchel, *verbo* représailles.

Feront mention de la valeur, relativement au procès-verbal d'estimation des effets. C'est que les lettres de représailles n'ayant pour objet que de procurer à l'impétrant un juste dédommagement du tort qui lui a été fait ; & en conséquence, ne devant toucher du produit des prises ou des saisies qu'il fera, que la somme qui lui est dûe, il est tout naturel qu'elle soit exprimée dans les lettres, afin qu'il n'abuse pas du pouvoir qui lui est donné.

Permission de saisir & arrêter. Le Guidon dit, permission d'appréhender, saisir par force ou autrement les biens & marchandises des sujets de celui qui a toléré ou passé sous silence le premier tort.

En vertu des lettres de représailles, l'impétrant est donc autorisé à armer en course contre les sujets de l'Etat qui a refusé de lui rendre justice, & à faire sur eux des prises en mer, en observant les formalités prescrites à ce sujet. Il peut, à plus forte raison, saisir & arrêter les effets qu'il trouvera appartenans aux sujets de ce même Etat, soit dans le Royaume ou en des pays amis ; mais alors je pense que la saisie doit être faite *viâ juris*, par ordonnance de justice, & nullement par voie de fait ; à moins qu'il n'y eût du péril dans la demeure.

Et régleront le temps. Hors lequel elles seront prescrites, dit le Guidon. Rien n'est plus juste à tous égards ; sauf à obtenir de nouvelles lettres, suivant les circonstances.

ARTICLE IV.

LES impétrans des lettres de représailles seront tenus de les faire enregistrer au greffe de l'Amirauté du lieu où ils feront leur armement, & de donner caution *jusqu'à concurrence de moitié de la valeur des effets déprédés* pardevant les Officiers du même Siege.

CES conditions sont de nouvelles précautions sagement prises par notre Ordonnance.

Quoiqu'il ne soit parlé ici que du cas où l'impétrant des lettres arme en course, l'enregistrement au greffe de l'Amirauté n'est pas moins nécessaire, s'il s'agit d'effets à saisir & à arrêter dans un port de mer, & alors l'enregistrement doit se faire au greffe de l'Amirauté de chaque lieu où l'on fait. La raison est qu'il importe également de savoir quel usage l'impétrant fait de ses lettres, par-tout où il entend s'en servir, & par quelle voie il peut se procurer son dédommagement. Mais pour la caution qu'il doit donner au terme de cet article, il suffit qu'il l'ait fournie pardevant les Officiers de l'Amirauté du lieu où il a d'abord fait enregistrer ses lettres ; de sorte qu'en rapportant la preuve qu'il l'a effectivement fournie, il sera dispensé d'en donner une nouvelle dans le lieu où il fera ensuite enregistrer les mêmes lettres.

Cette caution au reste, qui est exigée *jusqu'à concurrence de moitié de la valeur des effets déprédés*, n'a point de relation à la valeur des prises ou des saisies à faire, en conséquence des lettres de représailles. Cette moitié de la valeur des effets déprédés ne peut s'entendre absolument que de la moitié de la somme exprimée dans les lettres ; parce que ces mots, *effets déprédés*, se rapportent nécessairement aux causes de représailles déclarées & répétées dans les articles précédens, savoir, des vaisseaux & autres effets pris ou arrêtés, des déprédations, ou des effets enlevés, pris ou retenus, à joindre, qu'on ne peut pas regarder comme effets déprédés, ceux qui peuvent être pris ou saisis en conséquence des lettres de représailles.

Ainsi, quoique la caution doive répondre des abus & malversations que

L'impétrant pourra commettre en vertu des lettres de représailles, aussi-bien que des dommages & intérêts auxquels l'impétrant sera sujet ; si l'exposé de ses lettres ne se trouve pas véritable, suivant la disposition de l'art. 8 ; ce ne fera toujours que jusqu'à concurrence de la moitié de la somme pour raison de laquelle les lettres de représailles auront été accordées, & il n'est pas possible d'inférer autre chose du présent article par rapport à la caution.

Mais en cas d'armement en course pour l'exécution des lettres de représailles, outre l'enregistrement des lettres & la caution à fournir de la part de l'impétrant, il faudra de plus qu'il prenne une commission en course de M. l'Amiral, qui lui tiendra lieu de congé, à peine de confiscation ; car il n'est pas permis à quiconque de sortir d'un port du Royaume sans commission ou congé de l'Amiral, quelque commission ou passe-port qu'il ait obtenu du Roi, parce que Sa Majesté les accordant, n'entend pas affranchir des formalités établies pour la navigation en général, comme il a été observé sur l'article premier du titre des congés, qui est le dixième du livre premier.

A R T I C L E V.

LES prises faites en mer en vertu de nos lettres de représailles, seront amenées, instruites & jugées en la même forme & manière que celles qui auront été faites sur nos ennemis.

C'Est-à-dire, que ces prises devant être absolument considérées de la même manière que celles qui sont faites en pleine guerre sur les ennemis de l'Etat, il faut y appliquer toutes les règles établies & les formalités prescrites par rapport aux prises faites sur les ennemis ; sur quoi voir ce qui a été remarqué sur la plupart des articles du titre précédent.

Ainsi le dixième en étoit dû à M. l'Amiral tant que ce droit a subsisté ; quoiqu'il n'y ait pas de confiscation à prononcer en pareil cas. Aussi l'art. 32 du titre précédent ne fait-il aucune distinction entre les prises, dès qu'elles sont légitimes & déclarées bonnes & valables. Au surplus c'est la décision formelle de l'Ordonnance du 6 Août 1582 ; c'est ce qui confirme encore la proposition que j'ai avancée, que l'impétrant qui arme en course doit nécessairement prendre une commission de M. l'Amiral.

Mais en ce qui concerne la caution, au moyen de celle que l'impétrant est obligé de fournir, aux termes de l'article précédent, je pense qu'il est exempt de donner celle prescrite par l'art. 2 du tit. des prises, jusqu'à concurrence de la somme de 15000 liv. puisque c'est pour le même sujet. Et que l'on ne dise pas que celle-ci seroit indispensable si la réponse de l'autre n'alloit pas à la même somme ; car il seroit ridicule d'imaginer que le Roi accordât des lettres de représailles pour un objet aussi peu considérable.



ARTICLE VI.

SI la prise est déclarée bonne, la vente en sera faite pardevant le Juge de l'Amirauté, & le prix en sera délivré aux impétrans sur & tant moins, ou jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle les lettres auront été accordées, & le surplus demeurera déposé au greffe pour être restitué à qui il appartiendra.

PAR le droit des gens, les effets pris par représailles appartiennent de plein droit à celui qui s'en est emparé, à concurrence de son dû, & des frais qu'il a été obligé de faire, sans avoir besoin de recourir à la Justice pour se faire adjuger ces effets, dit Grotius *loc. cit. n. 5*; mais, ajoute-t-il, « selon les » regles du droit civil, on cite premièrement les intéressés, ensuite on vend, » ou l'on adjuge au créancier par autorité publique, les effets saisis; & ce » qu'il y a de surplus est restitué. «

Notre Ordonnance sur tout ceci est dans la plus exacte justice. Après avoir marqué les conditions qui doivent précéder, accompagner & suivre l'octroi des lettres de représailles, elle veut que les prises soient sous la main du Roi & de Justice, sans les laisser à la disposition des impétrans; qu'ils ne reçoivent rien que par autorité judiciaire, & qu'à la charge de mettre leur reçu aux dos des lettres; enfin, qu'ils ne touchent que leur dédommagement.

Si la prise est déclarée bonne. Or, elle ne peut être déclarée telle, qu'autant qu'elle aura été faite dans les regles, & sur des sujets de l'Etat qui aura refusé de réparer le tort à l'occasion duquel les lettres de représailles auront été accordées.

Ce n'est aussi qu'au Conseil des prises, où préside M. l'Amiral, que la prise peut être jugée; mais l'instruction se fera par les Officiers de l'Amirauté du port où la prise aura été amenée, comme cela s'observe à l'égard des prises en guerre.

La vente en sera faite. De même en prise ordinaire la vente ne doit se faire qu'après qu'elle a été déclarée bonne, à moins qu'il n'y ait des effets sujets à déperissement & qui ne puissent être conservés sans trop perdre de leur valeur, auquel cas la vente doit s'en faire provisionnellement.

Pardevant le Juge de l'Amirauté. Lui seul en effet est compétent d'en connoître, puisqu'il s'agit d'une prise faite en mer, en conséquence des lettres de représailles enregistrées au greffe de l'Amirauté. Il en seroit de même s'il étoit question d'une saisie d'effets dans quelque bâtiment du port ou sur le quai, & d'une saisie & arrêt entre les mains d'un débiteur envers quelque sujet de l'Etat contre lequel les lettres auront été accordées, si toutefois la dette procédoit de commerce maritime; mais la dette ou les effets ayant une autre cause, il me semble qu'il faudroit en poursuivre la délivrance ou la vente, devant les Juges qui naturellement seroient fondés à en connoître.

Et le prix en sera délivré aux impétrans, &c. Le véritable objet des lettres de représailles est de procurer aux impétrans un juste dédommagement du tort qu'ils ont reçus; mais aussi ils ne peuvent prétendre rien de plus; c'est pourquoi la délivrance du prix des effets ne doit leur être faite que *sur & tant*

moins ou jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle les lettres auront été accordées

Cependant il faut prendre garde que sur le prix de la vente il y a à déduire tous les frais de déchargement & de la garde du vaisseau & des marchandises, que de justice, le dixième de M. l'Amiral, & enfin la dépense de l'armement fait par les impétrans d'où la prise s'en est ensuivie ; le tout suivant le règlement qui en sera fait par le Juge de l'Amirauté ; de manière que ce n'est que ce qui reste après toutes ces déductions, qui doit être imputé sur la somme portée par les lettres, & que les impétrans ne seront censés satisfaits, qu'autant qu'ils auront reçu la somme entière quitte de tous les frais qu'ils auront été obligés de faire en conséquence des lettres de représailles. Autrement il seroit vrai de dire qu'ils ne seroient pas pleinement dédommagés.

Par cette raison je penserois même que l'intérêt de leur dû & de toutes leurs mises, leur devoit être adjugé par forme de dommages-intérêts, s'il y avoit de quoi suffire à tout.

Après tout cela, l'excédent, s'il y en a, doit être déposé au greffe, pour être restitué, dit notre article, à qui il appartiendra, c'est-à-dire, à celui sur qui les représailles auront été exercées, comme étant le propriétaire de la chose qui ne doit plus rien, dès que le tort qui a occasionné les lettres de représailles, a été réparé.

Cela est même du droit naturel & des gens, auquel le droit civil n'a fait de changement que pour mieux régler l'usage des représailles. Ainsi le propriétaire des effets saisis seroit fondé à réclamer en Justice cet excédent du prix déposé au greffe, & le Juge seroit en droit d'en accorder la délivrance, sans qu'il fût besoin pour cela d'un ordre du Roi, à moins que la guerre ne fût survenue, parce qu'alors la somme restée en dépôt pourroit être sujette à confiscation : le tout sauf son recours contre celui qui a donné lieu aux représailles pour le faire condamner en tous ses dépens, dommages & intérêts.

ARTICLE VII.

LES impétrans seront tenus, en recevant leurs deniers, d'endosser les lettres de représailles des sommes qu'ils auront reçues, & d'en donner bonne & valable décharge, qui sera déposée au greffe de l'Amirauté, pour demeurer jointe à la procédure.

Puisque les impétrans ne peuvent faire usage des lettres de représailles que pour se procurer le paiement des sommes pour lesquelles elles leur ont été accordées, il est tout naturel qu'ils mettent au dos des lettres, le reçu des deniers dont ils obtiennent la délivrance en Justice, en même temps qu'ils en donnent leur quittance en forme pour être déposée au greffe de l'Amirauté & demeurer jointe à la procédure.

A la vérité, comme ils ne peuvent recevoir sans quittance, & que chaque quittance qu'ils doivent donner doit être déposée au greffe, il suffiroit pour leur conviction, au cas qu'ils reçussent par ailleurs en d'autres Juridictions, quelque chose au delà de la somme portée par les lettres, de réunir leurs dif-

férentes

férentes quittances; mais il se pourroit aussi qu'on n'auroit pas connoissance de ce qui leur auroit été adjugé dans quelqu'autre Jurisdiction. Et c'est pour prévenir toute surprise à ce sujet, qu'il leur est enjoint par cet art. d'endosser les lettres originales de toutes les sommes qu'ils recevront, afin qu'à l'inspection de ces lettres qu'ils sont obligés de représenter toutes les fois qu'ils entendent en faire usage, on puisse reconnoître tout d'un coup s'il leur reste dû quelque chose, & en quoi ce reste consiste.

Il est donc du devoir du Procureur du Roi, dont le ministère est indispensable dans toute cette procédure, de veiller à ce que les impétrans ne touchent aucunes sommes, qu'à la charge d'en mettre leur reçu aux dos des lettres, & d'en délivrer en même temps leur quittance pour demeurer déposée au Greffe.

ARTICLE VIII.

SI l'exposé des lettres ne se trouve pas véritable, les impétrans seront condamnés aux dommages & intérêts des propriétaires des effets saisis, & à la restitution du quadruple des sommes qu'ils auront reçues.

IL seroit difficile que l'exposé des lettres fût totalement contraire à la vérité, puisqu'aux termes de l'art. premier, il doit être appuyé d'une information qui constate la détention des effets ou la réalité de tout autre fait servant de fondement à la supplique, & d'un procès-verbal d'estimation de la valeur des effets pris, enlevés ou retenus; à moins qu'on ne suppose le cas où des lettres seroient expédiées sur le simple exposé de l'impétrant sans preuve, ce qui dépend de la pure volonté du Roi.

D'une ou d'autre manière, si l'exposé étoit entièrement faux; c'est-à-dire, s'il n'étoit pas vrai qu'on eût enlevé ou retenu des effets à l'impétrant; en un mot qu'on lui eût fait le tort dont il se seroit plaint; il n'en seroit pas quitte vraisemblablement pour la peine prononcée contre lui par cet article. Son imposture mériteroit sûrement une punition exemplaire, & le Roi ne manqueroit pas d'ordonner que son procès lui fût fait à l'extraordinaire.

De même dans le cas d'une information, où des témoins auroient faussement attesté les faits contenus dans la supplique, ces témoins mériteroient aussi une punition proportionnée à la grièveté de leur prévarication, attendu les suites qu'ont ordinairement les représailles.

Sur ce plan, j'entendrois cet article, dans ce sens, que pour faire encourir aux impétrans la peine qu'il prononce, il n'est nullement nécessaire qu'ils aient fait un exposé totalement faux; mais qu'il suffit qu'ils aient tellement exagéré ou déguisé les faits, qu'il n'y ait plus de proportion entre le tort qu'ils ont réellement reçu, & celui dont ils se sont plaint; en un mot entre la somme qui leur est effectivement due, & celle pour laquelle ils ont demandé les lettres de représailles. J'observerai toutefois que la restitution du quadruple n'auroit lieu que par rapport aux sommes qu'ils auroient reçues au delà de celles qui se trouveroient leur avoir été dûes légitimement; & cette peine du quadruple

ple tiendrait lieu alors des dommages & intérêts, sans qu'il fût question d'autre chose à cet égard. Mais dans l'hypothèse, je suppose que si la supplique eût été renfermée dans les bornes de l'exacte vérité, les lettres n'en auroient pas moins été expédiées; car s'il en eût été autrement à raison de la modicité de l'objet, (parce qu'on comprend bien qu'elles ne peuvent s'accorder que pour quelque sujet important suivant Jacobus à Canibus, *loc. cit. n. 36* & Julius Ferretus *de re navali lib. 3, n. 27, fol. 36.*) Ce seroit le cas sans doute des dommages & intérêts en plein, outre la restitution du quadruple. Loccenius *de jure maritimo, lib. 3, cap. 5, n. 9, fol. 265*, Maritinus Laudensis *tract. de repræfaliis, n. 55.*

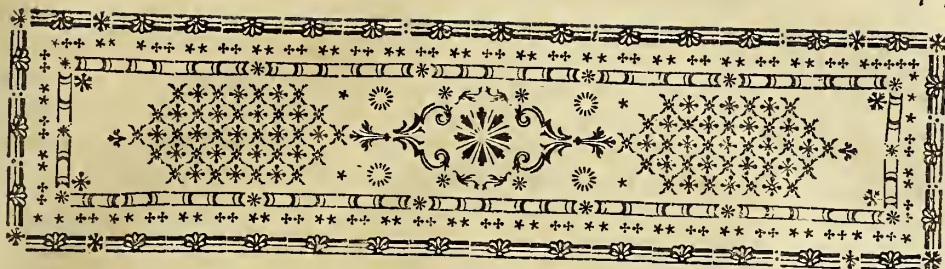
Mais comme les délits sont personnels, si de plusieurs impétrans il n'y en a que quelques-uns qui aient exposé faux, il n'y aura aussi que ceux-là qui seront sujets à la peine portée par cet article.

Cette peine du quadruple au reste, si elle est empruntée de la loi *ab his*, au Code de *naviculariis*, comme l'a pensé le Commentateur d'après Cleirac; ce n'est pas que cette loi parle en aucune façon des représailles, mais c'est qu'elle assujettit à la restitution du quadruple ceux qui volent les navigateurs, & à l'exemple des autres loix qui ordonne que tout vol soit puni de la même manière, lesquelles loix sont citées sur l'article 5 du tit. *des naufrages* ci-après.

Or, comme celui qui, sous prétexte de représailles, se fait payer les sommes qui ne lui sont pas dûes, ou au delà de ce qui lui est dû, commet réellement un vol; il étoit tout naturel que notre Ordonnance lui infligeât la peine que les loix Romaines ont attachée à ce crime, d'autant plutôt que depuis long-temps notre jurisprudence l'avoit déjà adoptée, comme il résulte du Guidon, chap. 10. ci-dessus cité, art. 5, pag. 303, & des observations de Bouchel dans sa Bibliothèque, *verbo* représailles.

Le Commentateur observe en finissant, que ce tit. de l'Ordonnance ne regarde point la Bretagne, suivant la Déclaration du Roi du mois de Novembre 1684.

On ne fait ce qu'il a voulu dire par-là, s'il a entendu que la Bretagne avoit une Ordonnance particulière indépendante de celle-ci, qui lui est absolument étrangère, il n'a pas dit assez en déclarant que ce titre ne regarde pas cette province, puisqu'il en est de même de tous les autres titres. S'il a entendu au contraire que les lettres de représailles n'avoient pas lieu dans la Bretagne, ou qu'elles n'étoient pas sujettes à de pareilles formalités, il s'est trompé; parce que le droit d'accorder des lettres de représailles étant essentiellement royal, & aussi inséparablement attaché à la Souveraineté que celui de déclarer la guerre; le Roi peut sans difficulté en donner aux Bretons comme à ses autres Sujets, à l'exclusion du Gouverneur de Bretagne; & cela, quoique l'Ordonnance fait pour cette province ait passé cette matière sous silence. En effet, tout ce qu'on en peut conclure, c'est qu'en cette partie les choses sont restées dans les termes du droit commun. Or, à supposer que le présent tit. eût été omis tout de même dans notre Ordonnance, qui oseroit dire que le Roi n'auroit pas la faculté d'accorder des lettres de représailles à ses Sujets? L'observation du Commentateur n'est donc pas réfléchie, & il faut dire, non seulement que le Roi peut ordonner des représailles en Bretagne comme ailleurs; mais encore que les lettres qu'il y accordera seront sujettes aux formalités prescrites par le présent titre, comme ayant réuni & perfectionné les règles adoptées par toutes les nations sur cette matière.



TITRE XI.

DES TESTAMENS ET DE LA SUCCESSION DE CEUX QUI MEURENT EN MER.

N *classibus omnes nautæ milites sunt, & jure militari testari posse nulla dubitatio est. Lege unica, §. 1^o. ff. de bonorum possessione ex testamento militis.* Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 3, cap. 2, n. 5, fol. 237.

Il y auroit donc eu de la dureté à priver ceux qui meurent en mer de la faculté de tester, sous prétexte qu'il dépendoit d'eux de se précautionner à cet égard avant leur embarquement.

D'un autre côté, il auroit été d'une dangereuse conséquence d'attribuer aux testamens faits en mer, le même effet indistinctement qu'à ceux qui sont faits avec les solemnités requises en général.

Ainsi il étoit juste de remédier à l'un & à l'autre inconvénient; & c'est à quoi il a été pourvu par les trois premiers articles du présent titre, dont les dispositions sont toujours subsistantes, n'ayant reçu aucune atteinte par les Ordonnances & les Réglemens intervenus depuis.

Quant à la succession de ceux qui meurent aussi en mer durant le cours de leur navigation, il n'est point question ici de l'université de leurs biens, pas même de leurs meubles & effets; il ne s'agit absolument que de ceux qu'ils avoient avec eux dans le navire, ou qui étoient réputés y être, pour n'avoir été mis à terre qu'en vue de les rembarquer, & des sommes qui pouvoient leur être dûes pour leurs gages, ou par des cédules & obligations trouvées avec leurs autres papiers dans le navire. De sorte que la succession, qui fait le sujet de ce titre, ne comprenant que les objets que l'on vient d'indiquer; ce qui est réglé à cet égard, tant par cette Ordonnance que par le Règlement du 23 Août 1739, n'a aucune influence sur les autres biens du défunt, soit qu'il s'agisse de l'intérêt de ses héritiers, soit que sa succession en général soit sujette au droit d'aubaine, ou de bâtardise, ou de déshérence.



ARTICLE PREMIER.

Les testamens faits sur mer par ceux qui décéderont dans les voyages, seront réputés valables, s'ils sont écrits & signés de la main du testateur, ou reçus par l'écrivain du vaisseau, en présence de trois témoins, qui signeront avec le testateur, & si le testateur ne peut ou ne fait signer, il sera fait mention de la cause pour laquelle il n'aura pas signé.

Les testamens faits sur mer, & non sur terre, quoique dans le cours du voyage, à moins que le navire n'eût abordé une terre étrangère ou une terre de la domination Française, où il n'y auroit pas eu d'officier public : auquel cas ce seroit tout comme si le testament eût été fait en mer. Mais si, dans le lieu où le navire a abordé, il y avoit quelque officier public, le testament qui seroit fait dans ce lieu, soit à terre ou dans le port sur le navire, ne seroit valable qu'autant qu'il seroit revêtu des formalités usitées dans le pays ; à l'exemple de ce qui est prescrit par l'Ordonnance du mois d'Août 1735, au sujet du testament militaire, art. 27 & suivans. A plus forte raison en faudroit-il dire autant d'un testament fait sur le vaisseau, étant de retour du voyage, & dans le port.

*Par ceux qui décéderont dans les voyages. Soit gens de l'équipage ou passagers, puisque l'article ne distingue point, & que le motif de la loi est le même. Il est vrai que l'article suivant, parlant des gages, semble ne convenir qu'aux gens de l'équipage ; mais aussi il n'exclut pas les passagers qui ont des effets dans le vaisseau. Et au surplus, le préambule du Règlement du 23 Août 1739, prouve manifestement que les passagers ont droit de tester en mer ; tout comme le capitaine & les autres gens de l'équipage. Mais il faut que ces passagers soient regnicoles, & non aubains ; autrement ils ne pourroient tester à la différence du matelot. Voyez *infra* art. 5.*

Ces mots au reste, dans les voyages, s'entendent aussi-bien des voyages au cabotage que de ceux au long cours, sans excepter même ceux du petit cabotage qui se font de port en port ; du moins je ne vois à cet égard aucune raison de différence.

Seront réputés valables ; c'est-à-dire, qu'ils vaudront, étant faits dans la forme indiquée ci-après, de la même manière que s'ils étoient avec toutes les formalités requises pour la validité des testamens en général, avec cette différence, toutefois, qu'ils n'auront d'effet que jusqu'à concurrence de ce qu'il est permis de donner en testant de cette manière, relativement à l'article suivant, & qu'autant que la disposition ne sera pas contraire à l'article 3 ci-après.

A quoi il faut bien prendre garde, c'est qu'il est essentiellement requis pour la validité du testament fait en mer, que celui qui l'a fait soit décédé dans le voyage ; de sorte que, si au retour du voyage, le testateur descend à terre, son testament dans l'instant même devient nul & caduc, sans examiner s'il a eu le temps ou non de le confirmer ou d'en faire un autre ; en quoi le testament

maritime est moins favorisé que le testament militaire, ou celui fait en temps de peste, qui vaut pendant six mois, aux termes des art. 32 & 37 de l'Ordonnance du mois d'Août 1735. Ce qui s'entend néanmoins à l'égard de celui qui a testé en mer, avec cette restriction, s'il ne s'agit d'un testament olographe qu'il ait eu droit de faire, aussi-bien à terre que sur le vaisseau, parce qu'alors ce ne seroit plus un testament maritime; mais un testament ordinaire, revêtu des formalités requises.

Mais c'est être décédé dans le voyage, si le testateur est mort dans le navire sans avoir pris terre, quoique le navire fût en rade & même dans le havre. Cela me paroît indubitable, sans examiner tout de même si le testateur a eu le temps ou non de faire venir deux notaires, ou un notaire & deux témoins à bord, pour renouveler & confirmer son testament.

S'ils sont écrits & signés de la main du testateur. C'est-là le testament olographe: mais reste de savoir si, pour sa validité, il faut qu'il soit daté; c'est-à-dire, qu'il contienne la date *des jours, mois & an*; comme le requiert ladite Ordonnance de 1735, art. 20, 29, 35 & 38? Je le croirois volontiers, parce que cette dernière Ordonnance n'a en cela rien statué de nouveau, & que de tout temps la date a été regardée comme essentielle aux testamens olographes. On y a même ajouté la date du lieu, pour reconnoître par-là si le testateur avoit eu droit ou non de tester de cette manière; sur quoi voir le Commentaire sur l'art. 41 de la coutume de la Rochelle, n. 24. Ainsi je pense que le testament olographe fait en mer doit effectivement, pour être valable, énoncer qu'il est fait en mer, à bord de tel navire, & contenir la date, tant de l'année que du mois & du jour où il est fait.

Malgré cela néanmoins le testament ne vaudra & n'aura d'effet que relativement à l'article suivant, s'il est fait par quelqu'un qui, par la coutume de son domicile, n'avoit pas droit de tester dans cette forme, parce qu'alors il n'aura fait qu'un testament maritime, qui par conséquent ne peut valoir qu'en vertu du présent article, qui le dispense en cette partie de la rigueur de la loi de son pays. Mais si au contraire le testateur étoit autorisé par la loi de son domicile, à disposer par testament olographe, aussi efficacement que par un testament solennel; & qu'il ait disposé d'autre chose que ce qu'il avoit avec lui dans le vaisseau; nul doute que sa disposition ne soit valable, sauf le retranchement ordonné par la loi de son domicile, ou par celle de la situation des immeubles qu'il aura donnés; parce que, encore une fois, ce ne fera pas à son égard un testament maritime; mais un testament tel qu'il pouvoit le faire par-tout ailleurs que sur mer, & que notre Ordonnance n'a pas entendu ôter aux navigateurs le droit qu'ils ont de tester suivant les loix générales, mais seulement suppléer à la faculté de tester qui pourroit leur manquer.

Relativement à ce dernier point de vue, il sembleroit que, quoique par la Coutume de son domicile, le testateur n'auroit pas l'âge requis pour disposer de son mobilier, il pourroit néanmoins, par le privilège de notre Ordonnance, léguer les effets qu'il auroit avec lui dans le navire, & ses gages &, pour appuyer cette idée, on pourroit se fonder non seulement sur ce que c'est-là un pécule, à l'égard duquel il est réputé majeur; mais encore sur ce que, notre Ordonnance n'exigeant point que le testateur ait un certain âge, elle doit être réputée se contenter de la qualité de navigateur. Mais il est plus sûr de dire

avec le Commentateur, que cet article n'ayant pour objet que la forme du testament maritime, il ne dispense nullement de l'âge que le testateur doit avoir par la loi ou par la Coutume de son domicile, pour tester; que n'ayant point parlé de l'âge auquel le testament maritime pourroit être fait, il a laissé ce point dans les termes du droit commun, & par une conséquence naturelle, qu'il a supposé un sujet capable de tester, sans prétendre lui conférer cette capacité.

C'est aussi le sentiment auquel je m'arrête d'autant plus volontiers, qu'il en doit être à cet égard du testament maritime comme du testament militaire, ou de celui fait en temps de peste. Or, sous prétexte que l'Ordonnance de 1735 n'a point parlé de l'âge auquel pourroit être fait le testament militaire, ou celui fait en temps de peste, oseroit-on soutenir qu'il peut l'être par quelqu'un qui n'a pas l'âge requis par la loi de son pays pour tester? Il est vrai que ces deux autres sortes de testamens ne sont pas bornés à certains biens comme le testament maritime: mais cette différence ne fait rien à la décision, parce qu'elle est étrangère à l'essence du testament, qui exige nécessairement un sujet capable de tester.

Ou requis par l'écrivain du vaisseau. Idem art. 5 tit. de l'écrivain. Mais il a été observé sur le même titre de l'écrivain, qu'il n'y en a plus sur les vaisseaux marchands, mais seulement sur les vaisseaux du Roi, sur ceux de la Compagnie des Indes, & sur ceux qui sont armés en course.

S'ensuit-il delà que sur les navires marchands on ne puisse tester que par testament olographe? Mais à ce compte ceux qui ne sauroient pas écrire, seroient privés de la faculté de tester, contre l'intention du Législateur. Il est donc naturel de répondre, que comme depuis long-temps, c'est le capitaine ou maître du navire qui représente l'écrivain & en fait les fonctions, les testamens reçus par lui seront aussi valables que ceux qui l'étoient par les écrivains tant que l'usage en a subsisté.

Je croirois aussi par indentité de raison, que s'agissant du testament du capitaine, qui seroit hors d'état d'écrire, à raison de sa maladie, il pourroit être reçu par le premier officier du navire après lui; le tout néanmoins en observant les formalités prescrites par le présent article, qui sont d'appeller au testament trois témoins qui signent avec l'officier représentant l'écrivain, & avec le testateur s'il fait ou peut signer, sinon il doit être fait mention de la cause pour laquelle il n'aura pas signé.

Pour ce qui est de la signature du testateur, il n'y a rien là qui ne soit également de règle & d'usage en tout testament public & solennel: mais par rapport au nombre de trois témoins sachans signer, cela est tout-à-fait extraordinaire, non seulement parce que le testament maritime a son exécution bornée aux effets que le testateur a dans le vaisseau, & aux gages qui lui sont dûs; mais encore parce que au temps de cette Ordonnance, il suffisoit de deux témoins en tout testament authentique, & même, de ces deux témoins, c'étoit assez que l'un d'eux signât. Cependant comme notre article est précis sur le fait de la signature des trois témoins, & qu'il n'y a point été dérogé par aucune loi postérieure, il n'y a pas d'apparence de s'en écarter. Ainsi il faut tenir absolument que le testament reçu par l'officier représentant l'écrivain, ne sera valable qu'autant qu'il aura été fait en présence de trois témoins qui ayent signé

avec lui, quelque difficulté qu'il puisse y avoir à trouver sur certains navires, un pareil nombre de témoins qui sachent signer.

Ces témoins au reste doivent être idoines; c'est-à-dire, mâles, âgés de 20 ans & non-légataires, conformément à l'art. 289 de la Coutume de Paris. A quoi il faut joindre les autres conditions requises par les art. 40, 41 & 42 de l'Ordonnance du mois d'Août 1735. Voyez le Commentaire de la Coutume de la Rochelle, art. 41, n. 38 & suiv.

Mais il en est autrement des testamens maritimes faits sur les vaisseaux du Roi, puisque aux termes de l'art. 47, tit. 3, liv. 4. de l'Ordonnance de 1689, il suffit que les dernières volontés des officiers ou gens de l'équipage qui y veulent tester, soient reçues & écrites par l'écrivain sur son registre, & signées par l'officier principal de quart, sans autre formalité; ce qui n'empêche pas que les dispositions ne doivent être *exécutées en cas de mort, comme si le testament avoit été fait dans les formes prescrites & qui s'observent dans les Villes du Royaume.*

ARTICLE II.

A Ucin ne pourra, par testament reçu par l'écrivain, disposer que des effets qu'il aura dans le vaisseau, & des gages qui lui seront dûs.

A Défaut d'écrivain, le testament reçu par le capitaine, sera valable comme il a été observé sur l'art. précédent; mais un pareil testament ne peut avoir son exécution que pour les effets que le testateur avoit avec lui dans le navire, & pour les gages qui lui étoient dûs, restrictions toutefois qui n'a lieu qu'à l'égard des testamens faits sur les navires marchands, & non pour ceux faits sur les vaisseaux du Roi, comme le prouve l'art. 47, qui vient d'être cité de l'Ordonnance de 1689.

Je dis qu'il avoit avec lui dans le navire durant le voyage & à son retour; ce qui comprend non seulement les billets & obligations, même les contrats de constitution de rentes qu'il avoit aussi avec lui dans ses papiers, attendu que ce sont là des droits actifs personnels, quoique les rentes puissent être réputées immeubles par la loi de son domicile; mais encore les effets venus avec lui, indistinctement, quoique à son retour il en eût été mis à terre, sans qu'il y fût descendu lui; parce que ces effets font nécessairement partie de sa succession maritime, & doivent être regardés comme s'ils fussent toujours restés dans le navire.

Puisque l'article ne parle que du testament reçu par l'écrivain, il s'ensuit par la règle *inclusio unius est exclusio alterius*; que si c'est un testament olographe en bonne forme il vaudra pour toutes les dispositions qu'il contiendra, en quelque lieu que les biens soient situés, sauf les retranchemens à faire en vertu de la loi du domicile du testateur ou des coutumes des lieux où les immeubles se trouveront situés, Furgole, tom. 1, pag. 59.

Je pense néanmoins comme sur l'art. précédent, que la faculté de disposer par testament olographe d'autres effets que ceux que le testateur avoit avec

lui dans le vaisseau, ne peut convenir qu'à celui qui pouvoit tester de cette maniere en quelque endroit que ce fût ; & nullement à celui qui par la loi de son domicile n'avoit pas ce pouvoir. C'est aussi le sentiment du même Furgole *ibid.* En effet le statut en cette partie est personnel, puisqu'il s'agit de la capacité ou incapacité de tester dans une forme déterminée. Il faut donc ne consulter, pour en juger, que la Coutume du domicile. Boullenois, quest. mixtes, chap. prem. pag. 3 & 4.

ARTICLE III.

NE pourront les mêmes dispositions valoir au profit des Officiers du vaisseau, s'ils ne sont parens du testateur.

CEci regarde le testament olographe, comme le testament reçu par l'écrivain ou par l'officier du navire qui le représente, à cause de ses mots, *les mêmes dispositions* qui se réferent évidemment aux deux précédens art.

La raison d'ailleurs est la même pour les deux especes de testament, puisqu'il s'agit également d'un testament fait sur mer, ou le testateur, soit passager, soit faisant partie de l'équipage, n'est pas en état de se défendre des insinuations, des suggestions, ni des violences même auxquelles pourroient se porter des officiers qui auroient la lâcheté d'extorquer de lui un testament en leur faveur.

Il leur seroit en effet aussi facile de le contraindre de faire un testament tout écrit de sa main, que d'en faire un devant l'écrivain, ou le capitaine. Et si l'on dit qu'il pourroit le révoquer secrètement par un autre écrit ; je réponds en premier lieu que la même crainte qui l'auroit obligé de tester malgré lui l'empêcheroit tout de même de révoquer, & en second lieu que la précaution qu'il auroit prise de révoquer, deviendroit inutile, parce que ceux qui auroient intérêt de faire valoir le testament, ne manqueroient pas de supprimer la piece contenant la révocation.

Il doit donc demeurer pour constant aux termes de cet article, & à prendre son esprit, que le testament, soit olographe, soit reçu par le capitaine au lieu de l'écrivain, sera nul, si les dispositions sont au profit de quelqu'un des officiers du vaisseau ; car la crainte de la séduction ou de la violence, est la même pour un d'eux que pour tous ou pour plusieurs.

Je crois même qu'il en faudroit dire autant de toute disposition faite au profit de quelqu'un de l'équipage, quoique fort au-dessous du grade d'officier, du moins pour peu qu'il y eût lieu de soupçonner que ce fût un prête-nom, une personne interposée. Car toute disposition qui ne peut être valable étant faite directement, ne peut valoir non-plus par voye indirecte.

Tout cela néanmoins doit s'entendre avec la restriction portée par notre article, si les légataires *ne sont parens du testateur*, parce qu'alors le lien de parenté est une circonstance qui en écartant la présomption que la disposition a été extorquée, ou autrement n'a pas été libre, forme une présomption contraire supérieure, qui persuade que c'est par une affection particuliere pour son parent que le testateur l'a fait son légataire.

Et

Et c'est ainsi que, quoique par les Ordonnances générales les curateurs ou autres administrateurs, les pédagogues, les médecins, chirurgiens & apothicaires soient déclarés incapables de recevoir aucuns dons ou legs de ceux qu'ils ont sous leur direction, ou qu'ils traitent durant leurs maladies, la Jurisprudence des Arrêts a excepté ceux d'entr'eux qui étoient parens des testateurs.

Toutefois la validité de semblables legs a toujours dépendu des circonstances, de manière qu'ils n'ont jamais été confirmés qu'autant qu'ils ont paru exempts de tout soupçon légitime, indépendamment de la parenté. Il en faut donc dire autant dans l'espèce de notre article, & conclure que ce qu'il contient de positif, c'est l'incapacité des officiers de recevoir aucuns legs d'un homme qui fait son testament dans le vaisseau, & que l'exception qui y est faite en faveur de la parenté, suppose qu'il n'y aura pas de circonstances d'où l'on puisse induire raisonnablement que la disposition n'aura pas été volontaire & parfaitement libre.

Au surplus, comme dans les testamens ordinaires l'incapacité d'un des légataires n'empêche pas l'exécution des autres legs, il s'ensuit que, si dans le testament maritime contenant quelques legs en faveur du capitaine ou de quelques autres officiers du vaisseau, directement ou indirectement, il y a d'autres legs au profit des personnes non prohibées, rien n'empêchera que les autres legs n'aient leur exécution; tandis que ceux faits en faveur des officiers seront déclarés nuls.

ARTICLE IV.

Incontinent après le décès de ceux qui mourront sur mer, l'écrivain fera l'inventaire des effets par eux délaissés dans le vaisseau, en présence des parens, s'il y en a, *sinon de deux témoins qui signeront*, & à la diligence du maître.

Depuis qu'il n'y a plus d'écrivain sur les navires marchands, ç'a été au maître ou capitaine à faire l'inventaire des effets des gens morts en mer sur son vaisseau, ou à terre durant le voyage: & en cela ce n'est point une obligation nouvelle qui lui ait été imposée, puisqu'il en avoit déjà été chargé expressément par l'art. 76 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584.

La succession des gens morts en mer n'appartenant pas au premier occupant, mais à leurs héritiers ou légataires, ou, à défaut des uns & des autres, au fisc par droit de déshérence, il étoit en effet de la règle de veiller à la conservation de cette succession, en chargeant quelqu'un du soin de constater les effets par un inventaire fidele pour s'en rendre gardien & dépositaire, avec obligation de les représenter ou d'en compter; & ce soin ne pouvoit regarder naturellement que le maître ou capitaine, comme responsable par état de tout ce qui est dans son navire.

Ainsi, lorsque cet article avoit ordonné que l'inventaire seroit fait par l'écrivain, relativement à l'art. 5 du tit. qui le concerne, ce n'étoit qu'un scribe qu'il avoit fourni en cela au capitaine, sans le décharger en aucune manière de l'obli-

gation de veiller à la conservation des effets & d'en faire la représentation dans le temps. C'est ce qui résulte, tant de la fin du même article qui veut que l'inventaire soit fait à sa diligence, que des articles suivans qui le chargent expressément des effets du défunt. C'est aussi dans ce même sens qu'il faut prendre l'art. 6 du tit. du pilote, qui permet au capitaine d'employer le pilote au défaut d'écrivain, pour faire l'inventaire en sa présence, &c.

Quoi qu'il en soit, aujourd'hui à défaut d'écrivain, c'est au capitaine précisément à faire l'inventaire suivant l'usage, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, suivant l'art. 76 de l'Ordonnance de 1584, & d'amende arbitraire, outre la restitution de la valeur des effets, suivant qu'elle pourra être constatée par le témoignage des gens du vaisseau, & des passagers, sans préjudice de toute autre preuve.

L'inventaire, pour être valable & régulier, doit être fait *incontinent après le décès* & le plutôt que faire se pourra, pour empêcher le divertissement des effets. Il doit être fait en présence *des parens*, si le défunt en a dans le vaisseau, *sinon, de deux témoins qui signeront.*

L'art. 76 déjà cité de l'Ordonnance de 1584, exigeoit aussi la présence des parens, même des voisins, & en outre celle de quatre des principaux de l'équipage; & c'est vraisemblablement delà qu'est venu l'usage où sont encore actuellement les capitaines de navire de faire les inventaires en présence de tous ou presque tous leurs principaux officiers. Quoi qu'il en soit, aux termes de notre article qui en cela a formé un droit nouveau, il suffit que l'inventaire soit fait en présence des parens ou de deux témoins; mais aussi il faut qu'ils signent absolument, qu'ils soient parens ou non; car ces mots *qui signeront* se rapportent aux parens tout comme aux témoins. Et en effet, il n'y a aucune raison de différence dès que les parens servent de témoins, & que sans leur signature il n'y auroit pas d'assurance qu'ils eussent été appelés à l'inventaire, à moins que le fait ne fût constaté d'ailleurs par la signature de deux témoins. Dans tous les cas il faut donc que l'inventaire soit signé par deux témoins avec le capitaine, en préférant les parens pour témoins, s'ils veulent signer, sans préjudice encore de l'obligation de faire l'inventaire en leur présence, quoiqu'ils ne sachent pas signer, & d'y appeler deux autres témoins qui signeront.

Du reste, comme la première & la plus essentielle condition d'un inventaire est d'être fidele & exact, il faut que le capitaine y comprenne tous les effets du défunt, & qu'il en fasse une description suffisamment circonstanciée, de même que des papiers; sans quoi il manque à son devoir, & suivant les circonstances peut se rendre coupable d'un recélé formel.

Notre article, aussi-bien que le 76 de l'Ordonnance de 1584, ne parle que des biens & effets du défunt étant dans le navire; mais c'est qu'on y suppose un homme mort en mer, plutôt que dans une rade ou dans un port, au moyen de quoi il n'y a d'inventaire à faire absolument que des effets appartenans au défunt dans le navire. Ainsi il ne faut pas en conclure indistinctement que le capitaine peut se contenter de faire entrer dans l'inventaire les effets étant dans le navire, sans se mettre en peine d'autre chose.

L'esprit de notre Ordonnance est que le capitaine veille à la conservation des biens & effets de ceux qu'il a embarqués sur son vaisseau pour le voyage; & cela qu'ils meurent en pleine mer, en rade, dans un port ou même à terre,

tant que le voyage n'est pas fini. D'où il s'ensuit que si le défunt embarqué pour l'aller & le retour, après être arrivé au lieu de la destination pour l'aller, y a fait décharger des marchandises, & qu'ensuite il soit mort sur le navire ou à terre, il n'importe; il est du devoir du capitaine, après avoir fait l'inventaire de ce que le défunt a laissé dans le vaisseau, de se charger à la suite de cet inventaire des autres effets étant à terre appartenans aussi au défunt, & de les faire porter dans le navire pour en rendre compte à qui il appartiendra; parce qu'en cette partie tout ce qu'avoit le défunt dans le navire en arrivant dans le lieu, est censé y être encore comme dépendant de sa succession maritime. Par cette raison le capitaine étant fondé à réclamer ces autres effets, il y est réellement obligé, & il ne peut s'excuser sur cela qu'en produisant des preuves qu'il n'a pu se charger de ces effets.

Il n'y a d'exception à cela que pour les hardes de ceux qui sont morts à l'hôpital, & qui les y ont portées; parce que l'usage des hôpitaux est que leur dépouille y reste en cas de mort, pour dédommagement de leur dépense & des frais de leur enterrement.

Suivant le Consulat, ch. 115, 116 & 118, le meilleur habit du défunt appartenoit au nocher; un autre habit & le lit, aussi-bien que les provisions de bouche appartenotent au patron.

Aux termes du ch. 117 le maître de chaloupe avoit les souliers, l'épée & le ceinturon, & le gardien les culotes. Nous avons rejeté ces singularités.

ARTICLE V.

LE maître demeurera chargé des effets du défunt, & sera tenu, après son retour, de les remettre avec l'inventaire entre les mains des héritiers, légataires, ou autres qu'il appartiendra.

IL a été déjà observé sur l'article précédent que le maître demeure chargé des effets du défunt, & qu'il en doit répondre, même de ceux que par sa négligence il n'auroit pas compris dans l'inventaire.

Cet article ajoute qu'à son retour & son voyage fini, il sera tenu de remettre les effets avec l'inventaire entre les mains des héritiers, légataires ou autres qu'il appartiendra; sur quoi il est à observer que ci-devant & en conformité de cet article, les capitaines au retour de leurs voyages, ou délivroient les effets des défunts à leurs héritiers connus & aux légataires, du consentement des héritiers, ou les dépofoient entre les mains des propriétaires & armateurs des navires, pour en compter à leur décharge, en même temps que des gages qui pouvoient être dûs aux défunts.

C'étoit ensuite à ces propriétaires & armateurs que ceux qui avoient intérêt à la délivrance de ces effets & des gages, s'adressoient, soit héritiers, légataires, ou créanciers. Il résultoit delà des inconvéniens, tant pour les particuliers, que pour le Roi & M. l'Amiral. Pour les particuliers, en ce que souvent tantôt on éloignoit par des délais affectés & par de mauvaises difficultés, la satisfaction qui leur étoit due; tantôt, par des préférences injustes ou erronées, on bleffoit les droits des uns ou des autres; à quoi il ne pouvoit être remédié

que par des procès que l'insuffisance des facultés mettoit quelquefois hors d'état de soutenir. Pour le Roi & M. l'Amiral, intéressés à la chose par leur droit de déshérence à défaut de réclamation, en ce que rarement les propriétaires & armateurs des navires remettoient les effets & les gages non réclamés après le temps de la réclamation passé.

Le Roi ayant fait don aux invalides de la Marine des deux tiers revenans à Sa Majesté, des soldes dûes aux gens de mer, & des effets & hardes, tant desdits gens de mer que des passagers morts sans héritiers & sans tester pendant leurs voyages sur les navires marchands, il fut ordonné par l'art. 26 du tit. 6 de l'Edit du mois de Juillet 1720, que les maîtres & capitaines de navire seroient tenus à l'avenir de déposer au greffe de l'Amirauté du lieu du désarmement, les inventaires des effets & hardes des gens morts en mer, & de délivrer des copies desdits inventaires aux Commissaires de la Marine ou Officiers des classes.

Mais cela ne remédiant pas à tout, il a été enjoint de plus aux maîtres ou capitaines, par les articles 2 & 3 du Règlement du 23 Août 1739, de remettre entre les mains du trésorier des invalides lors du désarmement, le montant de la solde des gens de mer décédés, ensemble le produit de leurs hardes & effets qui auront été vendus dans le cours du voyage, avec défenses aux officiers des classes de délivrer auxdits maîtres ou capitaines aucun nouveau rôle d'équipage, qu'ils n'ayent satisfait à cet engagement; & à l'égard des effets des gens de mer qui n'auront pas été vendus & de ceux des passagers, d'en faire le dépôt avec l'inventaire au greffe de l'Amirauté.

Par ce nouvel arrangement les choses ont été mises en règle à cet égard; de manière que l'on n'a pas tardé à en ressentir les effets les plus avantageux, tant pour les particuliers auxquels il a été rendu une prompte justice, que pour les invalides donataires des droits du Roi, & pour M. l'Amiral, qui, depuis ce temps-là ont profité exactement de ce qui n'a pas été réclamé, comme sujet au droit de déshérence. De sorte qu'il y a toute apparence que cet ordre subsistera sans aucune variation dans la suite.

Ce n'est donc plus par les mains du capitaine, ni du propriétaire ou armateur, que les créanciers, les héritiers ou les légataires des gens morts en mer doivent avoir la délivrance des effets & des gages des défunts; c'est à l'Amirauté qu'ils doivent se pourvoir pour obtenir cette délivrance, en justifiant le droit qu'ils ont de la demander.

A l'égard des héritiers ou des veuves des défunts en communauté avec eux, il ne s'agit de leur part que de rapporter les pièces justificatives de leur qualité.

Il n'est nullement nécessaire au reste que ces veuves & héritiers soient regnicoles: s'il s'agit de la succession d'un étranger faisant partie de l'équipage du navire, l'intention du Roi étant, pour engager les étrangers à entrer au service de notre Marine, que leur succession soit affranchie du droit d'aubaine. Voyez *suprà* l'art. 10 du tit. des matelots. D'où il s'ensuit qu'ils peuvent tester comme les regnicoles, à la différence des passagers étrangers, puisque sans cela ils ne feroient pas affranchis du droit d'aubaine. Et il ne s'agit point d'examiner s'ils ont servi cinq ans, ou non, sur les vaisseaux du Roi, parce que l'art. 8, titre premier, livre 8 de l'Ordonnance de 1689, qui exige ces cinq ans de service, n'est que pour le cas où ces matelots étrangers voudront, après ce temps, s'établir dans le Royaume.

Pour ce qui est des créanciers, non seulement ils doivent produire les preuves de leurs créances, mais encore faire ordonner la délivrance en leur faveur, avec les héritiers, ou rapporter leur consentement en bonne forme. Dans les cas néanmoins où les héritiers sont inconnus, on admet les créanciers des défunts à toucher provisionnellement, lorsque leurs créances n'ont rien de suspect; à la charge toutefois d'affirmer que les sommes leur sont dûes, & de se soumettre de les rapporter si faire se doit, même de donner caution à ce sujet, suivant les circonstances.

Quant aux légataires, la règle est qu'ils fassent entériner le testament avec l'héritier, ou qu'ils rapportent son consentement pour toucher. Mais si l'héritier est inconnu, on les traite comme les créanciers, après que le Procureur du Roi a reconnu le testament en règle & exempt de contestation.

La forme ordinaire de procéder sur ce point, est que celui qui a intérêt à la délivrance, présente Requête au Juge de l'Amirauté, tendante à main-levée. Cette Requête est communiquée avec les pièces justificatives, tant au Procureur du Roi, qu'à l'Officier des classes & au Receveur de M. l'Amiral, aux termes de l'art. 8 dudit Règlement de 1739; & suivant que les pièces justificatives sont ou ne sont pas de la qualité requise par l'art. 7, le Juge, sur la réponse par écrit de ceux à qui le tout a été communiqué, rend son Ordonnance pour accorder ou rejeter la délivrance demandée. Mais rarement il y a lieu au débouté, par le soin qu'a le Procureur du Roi de demander, avant de donner ses conclusions, les pièces qui peuvent manquer pour fonder suffisamment la réclamation, ce qui abrége & évite des frais.

Lorsque c'est l'héritier qui demande la délivrance, elle lui est faite des effets en nature déposés à l'Amirauté; & de même au légataire, si le défunt les lui a légués aussi en nature, & que le testament soit entériné. Mais si ce n'est qu'une délivrance provisoire, comme il est obligé de se soumettre d'en rapporter la valeur, on ordonne la vente pour régler cette valeur. Ce qui s'observe également en cas de délivrance au profit des créanciers: & cela, quoique les circonstances d'ailleurs n'exigeroient pas la vente provisionnelle autorisée par le dernier article du présent titre, renouvelé en cette partie par l'article 3 du Règlement de 1739.

ARTICLE VI.

SI les effets délaissés par ceux qui n'auront point testé, sont chargés pour les pays étrangers, le maître pourra les négocier, & en rapporter le provenu ou retour; auquel cas, outre son fret, il sera payé de sa provision.

QUI n'auront point testé. De même, si ayant testé ils n'ont pas légué les effets en nature; parce qu'alors il n'y a aucune différence à faire entre les légataires & les héritiers. Dans le cas même où les effets ont été légués en nature, on ne voit du tout point la raison de différence pour préférer le légataire à l'héritier, en donnant moins de pouvoir au capitaine, lorsqu'il s'agit

de l'intérêt d'un légataire, que lorsqu'il est question de celui de l'héritier. Il faudroit du moins que le légataire fût dans le vaisseau, parce qu'on pourroit conclure de cette circonstance, qu'il ne seroit pas naturel que le capitaine eût droit de disposer des effets sans le consentement du légataire; quoique, à vrai dire, tous les legs étant sujets à délivrance de la part de l'héritier, le légataire n'est fait vrai propriétaire que par l'entérinement du testament à l'amiable ou en Justice.

Sont chargés pour les pays étrangers. Pourquoi cette exception par rapport aux pays étrangers? On suppose apparemment que le débit de ces effets n'étoit pas permis dans le Royaume, ou qu'il étoit tout autrement avantageux dans le pays étranger que dans le Royaume. Mais aujourd'hui le premier motif cesse, au moyen de la faculté de l'entrepôt accordé au Commerce par les Lettres-Patentes de 1717; & à l'égard du second, si le débit des marchandises chargées pour nos Colonies est aussi avantageux que celui des effets destinés pour les pays étrangers, pourquoi ne pas permettre de les négocier également?

Le maître pourra. Ce n'est donc pas une obligation qui lui est imposée à ce sujet; mais seulement une faculté qui lui est accordée pour le bien de la chose. Ainsi, c'est à lui à se régler dans ces occasions avec circonspection & prudence, pour ne pas s'attirer des reproches, ou même un procès, si sa négociation n'est pas heureuse; de manière que le plus sûr pour lui est de ne disposer des effets, qu'autant qu'il fera à présumer que le défunt en auroit usé de la même façon, s'il eût vécu; & que, s'il en est autrement, il doit rapporter les effets dans son navire au retour, attendu qu'alors il n'y aura rien à lui imputer, n'étant point chargé expressément de les négocier.

Mais s'il en dispose, il est tenu *d'en rapporter le provenu au retour*, par l'action *negotiorum gestorum*. D'où il s'ensuit qu'il ne doit pas vendre à crédit, ou que, s'il le fait, ce sera à ces risques, n'étant pas recevable à faire contenter les héritiers ou autres intéressés, des billets ou reconnoissances des acheteurs.

S'il rapporte les retours, il sera payé *de son fret*, non seulement sur ces retours, mais encore sur les marchandises de l'aller; & s'il rapporte les effets en nature, le fret lui en sera dû tout de même.

Au premier cas, il sera en outre *payé de sa provision*; c'est-à-dire, de son droit de commission, tant pour la vente que pour les marchandises qu'il aura prises en troc; le tout suivant l'usage courant du commerce.

ARTICLE VII.

POurra aussi vendre les hardes & meubles des mariniers & passagers, les faire apporter pour cet effet *au pied du mâ*t, & les délivrer au plus offrant, dont sera tenu état par l'écrivain, & compté par le maître.

POurra aussi vendre. Cela est encore de pure faculté, sans contrainte pour le maître, qui doit tout de même en user avec prudence, & ne faire vendre que ce qui est périssable; parce que ces sortes de ventes se font presque

toujours à vil prix. C'est pourquoi il seroit fort à souhaiter qu'elles ne fussent pas si communes. Du reste, quoique l'article n'en dise rien, le procès-verbal de vente doit être fait avec les mêmes formalités que l'inventaire, y ayant parité de raison.

Des hardes & meubles des mariniens. Ces meubles ne doivent s'entendre que des choses qui étoient à l'usage du défunt, & nullement de ses autres effets, encore moins de ses marchandises.

Et passagers. C'est là qu'il est essentiel, même pour les hardes, de ne vendre que ce qui ne pourroit pas être gardé sans un dépérissement manifeste, sur-tout si les passagers, comme gens à leur aise & d'un certain état, avoient des hardes & des meubles de prix; parce qu'alors n'y ayant que les officiers qui pourroient les acheter, il seroit trop à craindre qu'ils ne les fissent adjuger à bas prix, & que par-là ils ne devinssent en quelque sorte légataires des défunts, contre l'intention de l'article 3 ci-dessus.

Au pied du mât, sur le tillac, afin que tout l'équipage puisse être témoin de la vente, & être en état de certifier qu'elle a été faite avec fidélité, en laissant à chacun la liberté d'enchérir.

A ces sortes de ventes, ce ne sont guere que les matelots qui se rendent adjudicataires; & c'est presque la seule voie qui leur reste aujourd'hui de contracter des dettes durant le voyage. Toutefois pour concilier ce reste de liberté de s'engager, avec la loi nouvelle qui leur en a si utilement & si sagement fait la défense en général, il faut dire que c'est au capitaine à veiller à ce que ceux-là seuls qui peuvent avoir besoin de hardes, soient reçus à se rendre adjudicataires: ce qui dépend de sa prudence combinée avec les intérêts des héritiers du défunt.

Du reste, il doit être tenu un état de chaque article vendu, pour les rapporter tous exactement dans un procès-verbal en forme; & c'est lui que ce soin regarde, comme représentant l'écrivain qui n'est plus d'usage sur les navires marchands. Lequel procès-verbal de vente, doit, comme il a été dit, être fait avec les mêmes formalités que l'inventaire.

Et comme il est assez rare que des matelots payent comptant durant le voyage, les hardes qu'ils achètent à ces sortes de vente, le capitaine en doit faire note en marge de chaque article non payé, afin que le montant en soit retenu au retour du navire sur la solde des adjudicataires, conformément à l'article 16 du Règlement de 1739, article qui, joint aux 2 & 3, est une preuve que la faculté de vendre, accordée au capitaine par le présent article de notre Ordonnance, est toujours subsistante.

De cette manière, le capitaine ne compte en deniers que des autres articles de la vente, au produit desquels le trésorier des invalides doit joindre les sommes qui auront été retenues sur la solde des adjudicataires, & dont le montant lui aura sur le champ été remis en dépôt, avec le reste.



ARTICLE VIII.

FAisons défenses , à peine de punition exemplaire , à tous Officiers de Guerre & de Justice établis dans les Isles & Pays de notre obéissance , de se saisir des effets des mariniers & passagers décédés sur les vaisseaux , & d'en empêcher la disposition ou le transport , sous quelque prétexte que ce soit.

CES défenses n'ont pas été faites par précaution seulement ; il n'y avoit que trop d'exemples d'entreprises déjà faites par les officiers de guerre & de justice dans les Colonies , sur les effets des gens de mer & des passagers décédés durant les voyages ; & la prévarication étoit si commune , que le législateur ne crut pas pouvoir mieux l'arrêter , que par la crainte d'une punition exemplaire , qui emporte nécessairement la flétrissure.

Depuis ce temps-là les plaintes ont été assez rares sur ce sujet. On a pourtant eu à reprocher depuis peu à un Commissaire aux Classes , aux Isles Françaises , la témérité d'avoir obligé un capitaine de lui remettre , tant les effets que les gages de ceux qui étoient morts sur son navire.

ARTICLE IX.

LEs hardes des mariniers & passagers décédés sans héritiers & sans avoir testé , seront employées à faire prier Dieu pour eux : & de leurs autres effets étant sur le vaisseau , il en fera délivré un tiers au Receveur de notre Domaine , un tiers à l'Amiral , & l'autre tiers à l'hôpital du lieu où le navire fera son retour , les dettes du défunt préalablement payées sur le tout.

LES dispositions les plus remarquables de cet article ne sont plus en usage depuis que le Roi a fait don aux invalides de la Marine de son droit de déshérence en cette partie , qui consiste dans les deux tiers , l'autre tiers appartenant à M. l'Amiral , en vertu de sa haute Justice. A ce titre , la succession maritime tombée en déshérence auroit dû naturellement être dévolue en entier à l'Amiral , de même que la totalité des effets naufragés & non réclamés ; mais comme le Roi est le maître de ses dons , que la charge d'Amiral n'a de droits qu'autant qu'il a plu à nos Rois d'y en attribuer , & qu'ainsi la même autorité qui les y avoit annexés , a pu les supprimer , les restreindre ou les modifier , il faut s'en tenir , pour le droit de M. l'Amiral par rapport aux naufrages , à la moitié qui lui a été conservée par l'article 26 du titre concernant cette matière ; & à l'égard des effets des gens morts en mer , au tiers , à quoi son droit en cette partie a été réduit , par le présent article & par les Réglemens postérieurs , renouvelés & confirmés par celui du 23 Août 1739.

Mais

Mais aussi ce tiers est acquis à M. l'Amiral en toute succession non réclamée d'un homme mort en mer, sans distinguer s'il est aubin ou regnicole, bâtard ou né en légitime mariage, puisque l'Ordonnance ne distingue point. Par rapport au droit de M. l'Amiral dans les successions des bâtards, il y en a un exemple mémorable, dans le don que M. le Comte de Toulouse fit en 1697, à M. l'Abbé de Grancey, premier Aumônier de M. le Duc d'Orléans, du tiers qui lui revenoit dans les effets du Chevalier de la Ferrière, capitaine de brûlot, tué à la prise de Carthagene, faite par M. de Pointis; lequel Chevalier de la Ferrière étoit frere naturel dudit Abbé de Grancey. Or, ce don supposoit le droit de M. l'Amiral; & du droit de bâtardise au droit d'aubaine, le passage est naturel, puisqu'en cette partie ils dépendent du même principe, c'est-à-dire, de la même concession du Roi.

A cela près que le droit de l'Amiral a été conservé, il ne reste plus d'existant de notre article, que ce qu'il contient de conforme au droit commun: favoir, en premier lieu, qu'il n'y a pas ouverture à la déshérence lorsque le défunt a laissé des héritiers, ou qu'il a disposé de ses biens par testament, le fisc n'ayant pas droit de faire réduire les dispositions, pour demander les réserves coutumières: & en second lieu, que la déshérence n'a d'effet sur les biens qui y sont sujets, qu'après toutes les dettes payées, suivant l'axiome, *bona non dicuntur nisi deducto aere alieno*.

Quant aux hardes & habillemens des mariniers ou passagers, dont le produit, par préférence au fisc, devoit être employé à faire prier Dieu pour les défunts, aux termes de cet article, il n'en est plus question depuis long-temps; & ce qui a fait abolir cette pratique, c'est que cet emploi ne pouvoit être fait qu'après l'expiration du délai accordé aux héritiers pour réclamer, parce qu'on ne peut pas dire jusques-là qu'il n'y a point d'héritiers. Or, depuis notre Ordonnance, non seulement le délai d'un an a été prorogé à deux, mais encore il a été décidé que ce délai n'étoit pas fatal, & qu'en quelque temps que des héritiers se présentassent, ils devoient être admis à réclamer, suivant les observations *infra* sur l'article 36 du titre des naufrages; au moyen de quoi il n'y a plus eu lieu à l'emploi prescrit par cet article.

Pour ce qui est des corps noyés trouvés sur le rivage, l'article 35 du même titre des naufrages, attribue les vêtemens qui seront trouvés sur les cadavres, à ceux qui les auront tirés sur les greves, & qui les auront portés au cimetière; disposition qui n'a jamais reçu d'atteinte, & qui subsiste dans toute sa force.

Enfin, en ce qui concerne le partage des effets non réclamés, dont un tiers étoit dévolu par cet article à l'hôpital général du lieu, dès l'année 1712, cette disposition fut changée: le Roi, par son Edit du mois de Décembre de la même année, ayant fait don aux invalides de la Marine, comme méritant encore plus de faveur que les hôpitaux, non seulement de ce tiers, mais encore de l'autre tiers qu'il avoit réservé au profit de son domaine, & ce nouvel arrangement ayant été confirmé, tant par un autre Edit du mois de Juillet 1720, que par une Déclaration du 30 Décembre suivant; & par une autre du 12 Juillet 1722, l'a encore été de nouveau par le dernier Règlement intervenu sur ce sujet en date du 23 Août 1739. De sorte que depuis ce temps-là, les deux

tiers des effets non réclamés, des gens morts en mer sur les navires durant le cours de leurs voyages, ont constamment été attribués aux invalides, & l'autre tiers à M. l'Amiral, déduction faite sur le tout des dettes & des frais de justice. Voyez *suprà* l'art. 11 tit. des loyers des matelots.

ARTICLE X.

LE partage ci-dessus ordonné ne pourra être fait qu'après l'an & jour, à compter du retour du vaisseau, pendant lequel les effets seront déposés entre les mains d'un bourgeois solvable.

Tout cela a encore été changé. Au lieu d'un an seulement que cet article accordoit aux héritiers ou autres intéressés, pour réclamer, à compter du jour du retour du vaisseau, le Règlement de 1739, d'après l'Edit du mois de Juillet 1720, leur a donné deux ans, par les articles 3, 5, 6 & 11. Il y a plus : & , comme il vient d'être observé sur l'article précédent, ce nouveau délai n'est pas même fatal ; de sorte que , quoique le partage ait été fait après les deux années expirées, sans qu'aucun réclamateur se soit présenté, si dans la suite il en survient dont le droit soit bien fondé, il est admis à l'Amirauté ; & , sur l'Ordonnance rendue en sa faveur, le Ministre de la Marine donne un ordre, au nom du Roi, pour retirer des mains du trésorier des invalides les deux tiers qu'il a touché pour eux, tandis que M. l'Amiral en donne aussi un de son côté à son receveur pour restituer l'autre tiers.

Quant au dépôt des effets, que cet article vouloit qu'il fût fait pendant le temps de la réclamation, entre les mains d'un bourgeois solvable, c'est aujourd'hui entre les mains du trésorier des invalides, pour les deniers comptans provenans, soit des gages des défunts, soit de la vente de leurs hardes faite sur le navire pendant le voyage, relativement à l'art. 7 ci-dessus ; & pour les hardes & autres effets restés en nature, au greffe de l'Amirauté. Tel est le nouvel arrangement qui a été pris par le Règlement du 23 Août 1739, art. 2 & 3.

ARTICLE XI.

SI les effets délaissés ne peuvent être conservés pendant l'an & jour sans diminution considérable, ils seront vendus par autorité des Officiers de l'Amirauté, & le prix déposé comme dessus.

C'Est faire le bien de la chose, que de vendre des effets qui ne pourroient être gardés plus long-temps sans les exposer à dépérir & à souffrir une diminution considérable de leur valeur. Il étoit donc juste d'autoriser les Officiers de l'Amirauté à en faire la vente en ce cas, pour la conservation des droits des réclamateurs, ou de la succession sujette à tomber en déshérence à

leur défaut. C'est aussi par le même principe d'équité, qu'il a également été permis aux Officiers de l'Amirauté de vendre les effets naufragés, sujets à déperissement, *infra*, art. 15 titre des naufrages, qui leur en fait même un devoir précisément.

Tout cela a été renouvelé par le Règlement du 23 Août 1739 ; mais il y a été enjoint aux Officiers de l'Amirauté d'appeler à ces ventes, soit provisoires ou autres, tant l'officier des classes, que le trésorier des invalides & le receveur de M. l'Amiral, par l'art. 4 du titre premier, & par l'art. 2 du titre des bris, naufrages & échouemens : ce qui a été observé depuis avec beaucoup d'exactitude.

Et le prix déposé comme dessus. C'est-à-dire, entre les mains d'un bourgeois solvable indiqué par l'article précédent, pour recevoir le dépôt des effets en nature. Mais comme cela a été changé, ainsi qu'il a été observé sur le même article, & que par le Règlement de 1739 il a été ordonné que les effets seroient déposés à l'avenir au greffe de l'Amirauté ; c'est aussi au même greffe que demeurent déposés les deniers provenans de ces ventes provisoires, comme représentans les mêmes effets, jusqu'à ce que les deux années de la réclamation soient expirées. Après quoi, s'il reste des effets qui n'ayent pas été vendus, la vente s'en fait avec les mêmes formalités que pour la première ; & les deniers en provenans sont remis par le greffier entre les mains du trésorier des invalides. Ensuite les Officiers de l'Amirauté font la liquidation du produit de chaque succession des décédés, & dont les effets n'ont pas été réclamés, en distinguant les objets pour éviter la confusion ; ne fût-ce que pour le cas où des réclamateurs se présenteroient dans la suite, puisqu'il n'y a pas de fin de non-recevoir à leur opposer pour ne s'être pas présentés dans les deux ans. Sur ce procès-verbal de liquidation, ensemble sur les Ordonnances de délivrance rendues au profit des réclamateurs, le trésorier des invalides forme les états que, par l'art. 11 dudit Règlement, il est tenu d'envoyer chaque année au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine.

Tel est le bel ordre qui a été établi à ce sujet, & qui, comme il a été observé sur l'article 5 ci-dessus, a produit des avantages si considérables.

RÈGLEMENT DU ROI,

Pour la recherche des soldes & produits d'inventaires des gens de mer qui meurent sans tester pendant leurs voyages sur les bâtimens marchands, des effets & hardes des passagers qui meurent sur lesdits bâtimens, & des produits des bris & naufrages, revenant aux Invalides de la Marine.

Du 23 Août 1739.

SA MAJESTÉ ayant fait don aux invalides de la Marine, des deux tiers des soldes dûes aux gens de mer, & des effets & hardes, tant desdits gens de mer, que des passagers qui meurent sans tester pendant leurs voyages sur les navires marchands, ensemble de la moitié des bris & naufrages lorsque lesdits effets, hardes, bris & naufrages ne sont point réclamés, ainsi qu'il est porté par les Edits des mois de Décembre 1712, Juillet 1720, & par la Déclaration du

Kkk ij

30 Décembre suivant, & celle du 12 Juillet 1722, concernant lesdits invalides : & voulant Sa Majesté que le recouvrement du produit de ces soldes, effets & hardes, & autres dons faits aux invalides soit fait exactement par ceux qui en sont chargés, Sa Majesté a résolu le présent Règlement qu'Elle veut être exécuté ainsi qu'il suit.

Soldes des gens de mer, & produits d'inventaires desdits gens de mer & passagers morts sur les bâtimens sans tester.

ARTICLE PREMIER.

Les inventaires des effets & hardes appartenans aux gens de mer & passagers morts sur les vaisseaux ou bâtimens pendant le cours de leurs voyages, seront déposés par les capitaines, officiers, maîtres ou patrons desdits bâtimens, au greffe de l'Amirauté où lesdits bâtimens défarmeront ; desquels inventaires il en sera délivré des copies par lesdits capitaines, maîtres ou patrons, aux Commissaires de Marine, ou Officiers des classes, conformément à l'article 26, titre 6 de l'Edit du mois de Juillet 1720.

II. Le montant de la solde des gens de mer décédés, ensemble le produit de leurs effets & hardes qui auront été vendus dans le cours du voyage, seront remis, lors du défarquement, aux trésoriers des invalides, comme dépositaires de ces sommes, par les capitaines ou commandans des bâtimens, auxquels il en sera donné une décharge valable au bas du rôle de défarquement du navire : & il ne sera délivré par les Officiers des classes aux capitaines, patrons ou commandans de ces bâtimens, aucun nouveau rôle d'équipage, qu'au préalable ils n'ayent satisfait à cet article.

III. Les effets des gens morts en mer, & leurs hardes, qui n'auront pas été vendus à bord des vaisseaux ou bâtimens, ensemble ceux des passagers morts en mer, seront déposés au greffe de l'Amirauté. Il sera marqué sur ceux de chaque particulier, le nom de celui à qui ils appartiennent, le folio & le numéro de l'article du registre que le Greffier de l'Amirauté sera obligé de tenir pour ces sortes d'effets ; lesquels effets & hardes seront mis en vente lorsqu'il sera jugé nécessaire, de l'avis des Officiers de l'Amirauté, de l'Officier des Classes, & du Receveur de l'Amiral, conjointement. Et à l'égard des effets non sujets à déperir, ils resteront en dépôt, pour être vendus à l'échéance des deux années, s'il n'y a point de réclamateurs.

IV. La vente de ces hardes & effets sera faite au plus offrant & dernier enchérisseur, par les Officiers de l'Amirauté, conformément à l'art. 11, titre des testamens, de l'Ordonnance de 1681, les Officiers des classes, le Trésorier des invalides, & le Receveur de l'Amiral, présens ou dûement appelés, dont il sera dressé par les Officiers de l'Amirauté un procès-verbal distingué par les articles, lequel sera signé d'eux & de ceux qui auront été présens à ladite vente, & des acheteurs ; dont il sera délivré des copies en forme aux Officiers des Classes, au Trésorier des invalides & au Receveur de l'Amiral : ledit procès-verbal restera déposé au greffe de l'Amirauté, & le Trésorier des invalides fera mention des sommes provenant desdits effets & hardes, lesquelles sommes il portera hors ligne du registre qu'il tiendra à cet effet.

V. A l'égard des frais des procédures qu'il conviendra de faire pour parvenir à la vente des hardes & effets qui n'auront point été réclamés dans les deux années, ainsi que de ceux qui auront été vendus à cause de leur déperissement, les Officiers de l'Amirauté prendront, savoir,

Pour les sommes au-dessous de cent livres du produit de ces ventes, le dixieme.

Pour celles depuis cent livres jusqu'à trois cens livres, quinze livres.

Pour celles depuis trois cens livres jusqu'à mille livres, le vingtieme.

Et pour celles au-dessus de mille livres, & à quelques autres sommes que ces ventes puissent se monter, celle de soixante livres : desquelles sommes le Greffier aura le tiers du total, y compris ses expéditions ; & les deux autres tiers seront partagés entre le Lieutenant & le Procureur du Roi, sans que lesdits Officiers puissent, sous quelque prétexte que ce soit, exiger de plus fortes sommes que celles mentionnées au présent article, à peine de concussion.

VI. Les sommes provenant de la solde des gens de mer décédés, de leurs effets & hardes & de ceux des passagers morts en mer, pourront être réclamées dans le terme de deux années, à compter du jour de l'arrivée des navires dans le port où ils défarmeront, conformément à l'Edit du mois de Juillet 1720.

VII. Les réclamateurs desdites soldes & effets, seront tenus de rapporter, à leurs frais, des actes judiciaires pour justifier de leur qualité ; & au défaut desdits actes, des certificats en bonne forme des Juges des lieux de leur demeure ; & en cas qu'il n'y ait point de Juge, des certificats des Curés desdits lieux, lesquels

seront visés par l'Officier des classes, s'il y en a, ou légalisés par le Juge de l'endroit le plus proche.

VIII. Les pieces justificatives de la qualité des héritiers, ensemble les requêtes qui seront par eux présentées aux Officiers de l'Amirauté, afin de main-levée des effets déposés ou du prix d'iceux, seront communiquées, tant aux Officiers des classes, qu'au Receveur de l'Amiral, pour, sur leurs réponses, être statué par les Officiers de l'Amirauté, ainsi qu'il appartiendra.

IX. Lorsque le montant desdites soldes, & la valeur des effets vendus, n'excédera pas en total la somme de cent livres, ceux auxquels la délivrance en sera faite, en donneront seulement leur reçu en marge du registre qui sera tenu par le trésorier des invalides, dans la forme ci-après prescrite; & s'ils ne savent pas signer, ils ne pourront recevoir qu'en présence du Curé ou de deux notables du lieu, qui certifieront en marge la délivrance ou le paiement.

X. Lorsque les soldes ou effets réclamés excéderont la somme de cent livres, ils ne pourront être délivrés que sur des quittances passées par-devant notaires, que les trésoriers des invalides garderont pour leur décharge, & dont ils feront mention sur leurs registres, en marge de chaque article, en observant de marquer sur chaque quittance, le folio du registre, & le numéro où cet article sera inscrit, afin de faciliter en cas de besoin, la vérification de chaque partie.

XI. Après les deux années de délai accordées aux réclamateurs des soldes & produits d'inventaires des gens de mer morts pendant leurs voyages, il sera dressé un état à la fin de chaque année, par l'Officier des classes, desdites soldes & produits d'inventaires non réclamés, lequel sera envoyé au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine; & il en sera délivré copie au Receveur des droits de l'Amiral, pour recevoir le tiers qui lui appartient sur ces soldes & produits d'inventaires non réclamés, duquel tiers le Receveur de l'Amiral donnera son reçu au pied dudit état, par ampliation.

Le Trésorier des invalides fera recette des deux autres tiers, au profit des invalides, sur les Ordonnances du Roi qui seront expédiées à cet effet; de laquelle recette il fera fait mention en marge de chaque article de ce registre, & de la date de cet état.

Il sera fait dans la suite, au commencement de chaque année, un pareil état de dépouillement de ce registre, tant des parties qui auront été délivrées aux réclamateurs, que de celles dont le Trésorier des invalides sera resté

dépositaire: cet état contiendra les émargemens des sommes payées aux réclamateurs, & les parties qui n'auront pas été réclamées; il sera pareillement envoyé au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, par l'Officier des classes; lequel le certifiera conjointement avec le Procureur du Roi de l'Amirauté, & le Receveur de l'Amiral.

XII. Le Trésorier des invalides de la Marine dans chaque Amirauté, tiendra à l'avenir un registre des dépôts qui auront été faits desdites soldes & produits d'inventaires non réclamés, dans lesquels ils seront enregistrés, & des pieces justificatives sur lesquelles la délivrance & le paiement en auront été faits aux réclamateurs, lequel registre sera côté & paraphé par premier & dernier, par le Commissaire de la Marine, ou Commissaire aux Classes, Chef du département: il en donnera communication toutes fois & quantes qu'il en sera requis par le Receveur des droits de l'Amiral, qui en pourra prendre copie.

XIII. Il sera écrit sur ledit registre, par ordre de numéro, les noms, surnoms, demeures & qualités de tous les gens de mer qui seront morts pendant leurs voyages; & ce, sur la vérification que les Trésoriers des invalides seront tenus d'en faire sur les rôles d'équipages, au désarmement de chaque navire. Il sera expliqué à chaque article, le nom du navire sur lequel ces gens de mer seront morts, celui du capitaine ou patron, la date & le numéro de l'expédition du rôle d'équipage, celui du désarmement, le temps & le lieu du décès du navigateur, le nombre de mois & de jours qui lui seront dûs de sa solde, jusqu'au jour de sa mort, la solde qu'il gagnoit par mois, & le montant de ladite solde, lequel sera porté hors ligne de ce registre.

XIV. A l'égard des navigateurs morts au commencement du voyage, auxquels il ne sera point dû de solde, ils seront employés pour mémoire seulement, sur ledit registre.

XV. Il sera aussi fait mention dans ledit registre, à l'article de chacun de ces navigateurs morts pendant la campagne, de l'inventaire de leurs effets & hardes, remis par les capitaines, maîtres ou patrons; lesdits inventaires seront numérotés par les officiers des classes, à mesure qu'ils leur seront remis; ils seront communiqués ensuite auxdits trésoriers, & mis en liasse année par année.

XVI. Le trésorier des invalides portera hors ligne sur ledit registre, les sommes qui lui seront remises par les capitaines, maîtres ou patrons provenant de la vente qui aura été faite

à leurs équipages, des hardes des gens de mer morts pendant leurs voyages. Lesdits capitaines, maîtres ou patrons donneront une note des gens de mer qui n'auront pas payé lesdites hardes, pour leur en faire la retenue sur leur solde, au désarmement du navire.

XVII. Pour exécuter avec exactitude tout ce qui est contenu dans le présent Règlement, & faciliter aux armateurs, aux capitaines, maîtres ou patrons des bâtimens, les payemens & remises qu'ils doivent faire, les trésoriers des invalides de la Marine seront réguliers à se présenter journellement au bureau des classes du port de leur résidence, pour y faire à l'avenir toutes leurs recettes, tant des six deniers pour livre sur la solde des équipages des navires marchands, que des soldes des morts & produits de leurs inventaires, & leurs autres opérations concernant leurs fonctions.

Des bris, naufrages & échouemens.

ARTICLE PREMIER.

Les Officiers des Sieges d'Amirauté seront tenus de faire avertir les Officiers des classes, le Trésorier des invalides & le Receveur de l'Amiral, des bris, naufrages & échouemens arrivés sur les côtes de leur ressort, avant de s'y transporter, afin qu'ils en puissent prendre connoissance.

II. En cas que les effets sauvés desdits naufrages, bris & échouemens, n'ayent pas été réclamés dans l'an & jour de délai accordé aux réclamateurs par l'article 26, titre 9 du livre 4 de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, il sera procédé à la vente de ces effets, qui sera

faite par les Officiers de l'Amirauté, les Officiers des classes, le Trésorier des invalides, & le Receveur de l'Amiral, présens ou dûement appelés.

III. Le produit de ladite vente sera remis, moitié au Receveur des droits de l'Amiral, & moitié au Trésorier des invalides, les frais de justice préalablement levés.

IV. Les Officiers des classes, le Trésorier des invalides, & le Receveur des droits de l'Amiral, prendront connoissance desdits effets sauvés: ils s'informeront exactement s'ils ont été réclamés dans l'an & jour, & si la délivrance en a été faite aux réclamateurs; à l'effet de quoi les Officiers de l'Amirauté seront tenus de donner sans frais aux Officiers des classes & au Receveur de l'Amiral, la communication des procès-verbaux, actes & jugemens rendus au sujet desdits réclamateurs.

V. Seront tenus les Officiers des classes d'envoyer au commencement de chaque année, au Secrétaire d'état ayant le département de la Marine, un état certifié d'eux du produit desdits effets sauvés des échouemens, bris & naufrages, qui n'auront pas été réclamés dans l'an & jour; lequel état sera aussi envoyé à l'Amiral par le Receveur de ses droits.

Pour l'exécution du présent Règlement, Mande Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, aux Intendans de la Marine, & Ordonnateurs dans ses ports, aux Intendans départis dans les Colonies Françaises, & à tous autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution du présent Règlement. Fait à Versailles, le vingt-trois Août mil sept cent trente-neuf. *Signé*, LOUIS, *Et plus bas*, PHELYPEAUX.





LIVRE QUATRIEME.

De la Police des Ports, Côtes, Rades & Rivages de la Mer.

TITRE PREMIER. DES PORTS ET HAVRES.



ES termes ne sont pas absolument synonymes, comme l'a pensé le Commentateur. Le port comprend bien le havre ; mais il peut s'étendre plus loin. Tel est, par exemple, celui de la Rochelle, qui ne finit qu'à la Digue ; au lieu que le havre est un endroit clos & fermé ordinairement par une chaîne, tel qu'est aussi celui de la Rochelle.

Suivant cette distinction, la définition que la loi 59, ff. de verb. signif. donne du port en ces termes, *portus est conclusus locus quo importantur merces, inde exportantur ; est statio conclusa, atque munita, inde angiportum dictum est ;* convient plus particulièrement au havre.

Tous les ports de mer de l'Aunis sont Royaux, excepté celui d'Eslandes qui appartient au Seigneur du lieu, lequel en conséquence est autorisé à y percevoir les droits réglés par l'Arrêt du Conseil du 8 Août 1730. Il y avoit autrefois le port de Châtel-Aillon, dont il ne reste plus de vestiges ; & celui de Queue-de-vache ou Marsilly, qui est comblé & abandonné depuis bien des années.

ARTICLE PREMIER.

L Es ports & havres seront entretenus dans leur profondeur & netteté : faisons défenses d'y jeter aucunes immondices, à peine de dix livres d'amende, payables par les maîtres pour leurs valets, même par les peres & meres pour leurs enfans.

L A police des ports & havres est un objet extrêmement important, c'est pourquoy notre Ordonnance y a fait dans ce titre & en plusieurs autres une sérieuse attention. Mais comme il est des ports qui, par leur disposition

exigent plus de précautions & de vigilance encore que d'autres ; il y a été fait des Réglemens particuliers , qui , antérieurs ou postérieurs à l'Ordonnance , n'en doivent pas moins être exécutés , l'Ordonnance n'ayant nullement entendu déroger aux premiers ; mais seulement suppléer ce qui pouvoit y avoir été omis , ni empêcher qu'il ne fût pris dans la suite d'autres précautions que celles qu'elle avoit indiquées.

Un des premiers soins que l'on doit donner à la conservation d'un port , est de l'entretenir dans sa profondeur & netteté ; sans quoi il se combleroit peu à peu , & deviendroit inutile.

C'est bien assez d'avoir à se garantir des vases & du limon que la marée y apporte continuellement , & qu'elle y dépose d'une manière assez sensible , sans qu'on soit surchargé de la dépense d'en enlever les immondices qui pourroient y être jettées par les particuliers , ou entraînées par les égouts de la ville.

Par rapport à ce dernier objet , il y a été pourvu par l'article 22 ci-après , & celui-ci a remédié au premier , en faisant défenses à quiconque de jeter aucunes immondices dans le havre , à peine de dix livres d'amende , payables même par les maîtres pour leurs domestiques , & par les peres & meres pour leurs enfans ; ce qui avoit déjà été expressément décidé pour le port de la Rochelle , par le Règlement de M. d'Herbigny du 30 Juin 1676 , art. 20 ; & ce qui a été confirmé par l'Ordonnance de 1689 , liv. 11 , tit. 4 , art. 2. M. d'Herbigny , étoit Commissaire nommé par le Roi pour la visite des ports & havres du Ponant , & la réformation des abus glissés dans la Marine , &c.

Et parce que si l'on souffroit près du quai des tas d'ordures , de décombres ou de bourriers , ce seroit une occasion pour les jeter furtivement dans le havre durant la nuit , indépendamment des incidens qui pourroient en procurer la chute , soit par le passage des voitures , soit par les pluies abondantes ; le même article 20 dudit Règlement a étendu les défenses à cet objet , & sous pareilles peines. On trouve les mêmes dispositions dans l'art. 20 , aussi du Règlement concernant la police du havre de Saint-Martin de Ré , en date du 19 Juin 1685 ; lequel Règlement , qui porte le caractère de l'autorité royale , est copié presque mot à mot de celui de M. d'Herbigny.

C'est aussi par le même motif que le Règlement de l'Amirauté de Dunkerque du 23 Décembre 1690 , enjoint , art. 13 , au maître de quai » de ne pas souffrir » qu'on décharge sur les quais aucunes pierres ou autres choses qui puissent » tomber dans le port , plus près du bord que de dix pieds. « Mais cette précaution est peut-être excessive ; il suffit que le maître de quai , au cas que quelques pierres tombent dans le havre , dans le temps de la décharge ou après , ait soin d'avertir qu'on les enleve ; & que , sur le refus qui en sera fait , il les fasse enlever lui-même aux frais des contrevenans.

Pour ce qui est des bourriers & décombres sur le quai , l'article 15 est conforme au Règlement de M. d'Herbigny , & ajoute , qu'en cas de contravention , ceux qui y tomberont seront assignés pour le paiement de l'amende , & pour être condamnés à l'enlèvement des bourriers dans les vingt-quatre heures , après lequel délai le maître de quai les fera ôter à leurs dépens.

R E G L E M E N T

Pour la police du quai de la Rochelle.

Du 30 Juin 1676.

HEnri Lambert, Chevalier Seigneur d'Herbigny, Marquis de Thibouville, Conseiller du Roi en ses Conseils, Maître des Requêtes ordinaires de son Hôtel, Commissaire départi par Sa Majesté, pour la visite des ports & havres des mers du Ponant; & Honoré Lucas, Chevalier, Seigneur de Demuin & de Courfelles, Conseiller du Roi en ses Conseils, Commissaire départi pour Sa Majesté dans les pays d'Aunis, Gouvernement de la Rochelle, & Isles adjacentes, & Intendant Général de la Marine du Ponant & Département de Rochefort; étant nécessaire pour faire cesser les plaintes des négocians par mer, & des maîtres & capitaines de navires, fréquentant le havre de la Rochelle, de pourvoir à la sûreté des vaisseaux dans le bassin & des marchandises de leurs cargaisons lors de la charge & décharge sur les quais, en y établissant une bonne police: Nous avons sous le bon plaisir de Sa Majesté fait le Règlement qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Le maître du quai sera tenu de se rendre chaque jour sur le port à l'heure de la marée, & de faire sa ronde chaque nuit sur les quais & cales, à peine de cinquante livres d'amende pour la première fois, & de destitution en cas de récidive.

II. Indiquera aux maîtres de navires, barques & chaloupes, qui entreront au port, les lieux destinés pour leurs bâtimens, & les y fera placer vingt-quatre heures au plus tard après leur arrivée.

III. Faisons défense au maître du quai d'avoir aucunes barques, chaloupes ni gabares sous son nom, ou de personnes interposées & de s'y intéresser directement ou indirectement, à peine de destitution.

IV. Les bateaux passagers, & les barques chargées de bois à brûler, fruits & autres provisions journalières seront placés depuis la porte du pont Saint Sauveur jusqu'au poids du Roi.

V. Faisons défense d'amarrer dans la place ci-

dessus aucun grand navire, ni même du côté de la petite rive depuis le pont de St. Sauveur jusqu'à la première cale, à peine de cinquante livres d'amende.

VI. Les barques chargées de chaux seront rangées incontinent après leur entrée, sur la petite rive au devant du quai du sieur Berchaud, près le coin qui tourne au canal des aboteaux.

VII. Et pour les grands vaisseaux, & les navires chargeans ou déchargeans des marchandises, seront placés du côté de la grande rive, depuis la chaîne jusqu'au quai de la poterie, & du côté de la petite rive depuis la première cale, jusqu'au quai du sieur Berchaud.

VIII. Après la décharge des marchandises, les maîtres seront tenus de faire passer leurs vaisseaux derrière les bâtimens en charge, en sorte néanmoins que l'amarrage aux quais & cales soit libre aux vaisseaux qui se présenteront pour faire leur décharge.

IX. Les œuvres de marée, seront données dans le canal du bassin, & les vaisseaux carenés sur les vases du havre, & pour ce, éloignés de quatre brasses du moins de tous autres bâtimens.

X. Tous maîtres & capitaines de navire, placeront leurs bâtimens dans l'ordre ci-dessus, & en cas de refus ou négligence, le maître du quai les y fera mettre à leurs frais, dont exécutoire lui sera délivré sur son affirmation.

XI. Pendant que les navires seront au quai, ils seront amarrés avant & arrière & de bout à cale, à l'effet de quoi seront posés & entretenus, aux dépens de la Ville, des corps morts dans le chenal avec des anneaux flottans, pour y attacher les amarres.

XII. Faisons défense de laisser aucunes ancrs, au port dans le chenal, & passage ordinaire des vaisseaux, à peine de cinquante livres d'amende, confiscation desdites ancrs, & de réparer par les propriétaires toutes les pertes & dommages qu'ils auront faits & causés.

XIII. Les maîtres de navire qui auront des poudres dans leurs bords, seront tenus sous pareilles peines de les mettre à terre avant que

d'entrer dans le havre, & les déposer dans la tour de David Jacob, qui est hors la Ville, & de lui payer dix sols par baril pour la garde.

XIV. Les brais & goudrons, pour goudronner les vaisseaux & funins, seront allumés derrière les anciennes murailles, sinon dans des gabares ou sur des rats, ou bien dans les bateaux des navires.

XV. Défendons à toutes personnes de petuner dans les vaisseaux étant au quai, & dans le bateau, & d'y porter ou allumer du feu de nuit, sinon en cas d'urgente nécessité, & en présence du maître de quai, à peine de vingt-cinq livres d'amende.

XVI. Le feu ne pourra être mis ni laissé aux soutes, que hors la chaîne & à quatre brasses au moins des autres bâtimens.

XVII. Les marchands commissionnaires, maîtres de navire & autre particuliers; ne pourront laisser sur les quais aucunes ancrs, ni cables, canons ni marchandises; telles quelles puissent être, pour leur compte ou celui de leurs amis, plus de trois jours après l'entière décharge; lesquels passés, le maître du quai sera tenu de les faire enlever aux dépens de la chose.

XVIII. Ne seront néanmoins compris dans lesdites marchandises les bois à brûler, qui sont apportés pour la provision journalière des habitants, lesquels pourront être exposés en vente tant dans le bord que sur le quai, jusqu'à leur enlever debit.

XIX. Tous les bâtimens qui seront hors d'état de pouvoir jamais naviger, & ceux que les propriétaires voudront faire rompre, seront tirés hors du havre à peine de confiscation, après trois sommations verbales de la part du maître du quai.

XX. Faisons défense de jetter dans le bassin ou sur les quais, aucunes ordures, fanges, fumiers, boues ou autres immondices; à peine de dix livres d'amende, payable par les maîtres pour les valets & servantes, & par les peres & meres pour leurs enfans.

XXI. Les maîtres de navires & tous autres, qui auront besoin de gabares pourront les prendre dans le port, & s'en servir en payant par chacun jour de vingt-quatre heures, ouvrable, vingt sols, ou trente sols en cas que le maître de la gabare l'amene à bord & la ramene.

XXII. Les propriétaires des gabares seront tenus sous peine d'amende arbitraire, de les faire marquer des premières lettres de leurs noms au lieu le plus apparent; & de faire déclaration du nombre, & de la marque de leurs dites gabares au Greffier de l'Amirauté, qui les recevra sans frais.

XXIII. Les maîtres charpentiers & calfateurs ouvriront leurs ateliers, & commenceront leur travail en toutes saisons au lever & les finiront au coucher du soleil, & seront payés à raison de vingt sols par jour pour les ouvrages de charpente, & trente sols pour les œuvres de marée & carenes, dont les apprentifs auront moitié, & ne seront réputés compagnons qu'après deux années de travail en qualité d'apprentifs.

XXIV. Faisons défense auxdits charpentiers & calfateurs d'exiger outre leurs salaires du vin & eau-de-vie, ou autres breuvages, à peine de vingt-cinq livres d'amende, & aux bourgeois de leur en fournir ou payer plus grande somme que celle ci-dessus par chacun jour sous pareille peine, dont en cas de contravention sera informé à la diligence du maître du quai & aux frais des contrevenans.

XXV. Lesdits ouvriers ne pourront quitter leurs ateliers, que pour leurs repas qu'ils prendront; savoir, leur déjeuner depuis huit heures jusqu'à neuf, & leurs dinés depuis une heure jusqu'à deux, depuis le premier Avril jusqu'au dernier Octobre; & depuis le premier Novembre jusqu'au dernier Mars: depuis onze heures jusqu'à midi & demi.

XXVI. Leurs faisons défense de travailler pendant les heures destinées pour leurs repas, à d'autres ouvrages que ceux par eux entrepris, à peine de perte de leurs salaires.

XXVII. Enjoignons à tous ceux qui perçoivent des droits de calage, d'entretenir chacun en droit soi leurs quais & cales en bon état, étant garnis de boucles pour l'amarrage des vaisseaux, au maître de quai en cas de négligence de la part des propriétaires, d'y mettre ouvriers à leurs frais, en sorte que la descente des marchandises y soit facile, & l'amarrage des vaisseaux assuré.

XXVIII. Prendront les propriétaires des quais & cales, pour la descente des marchandises un sol par tonneau, en fournissant les cables & bois, & moitié seulement quand ils ne les fourniront pas; cinq sols pour l'amarrage de chaque barque & navire, & quinze sols par machine en cas de séjour.

XXIX. Enjoignons au meûnier de Maubec d'arrêter son moulin toutes les fois qu'il en sera requis pour donner les œuvres de marée à quelque vaisseau, à la charge de lui payer pour le dommage, la somme de six livres par marée.

XXX. Il y aura toujours dans le port de la Rochelle du moins trente pilotes lamineurs & côtiers, pour conduire les bâtimens venant de la mer aux lieux où ils voudront aller faire leur

LIV. IV. TIT. I. des Ports & Havres, ART. I.

451

charge ou décharge, tant au dedans qu'au dehors des courans.

XXXI. Aucun ne pourra s'immiscer de faire ledit pilotage, qu'il n'ait été examiné par deux des maîtres pilotes côtiers, en présence de quatre des plus anciens capitaines dudit lieu, & des Lieutenants & Procureur du Roi au Siège de l'Amirauté; lesquels recevront ceux qui en seront jugés capables.

XXXII. Sera payé au pilote l'amaneur qui conduira un navire en la rivière de Seudre, dix livres, en Charente pareille somme, aux Balizes du port ou l'Aiguillon six livres, & pour entrer de Chef-de-Baye un navire dans le havre, un écu; de la Palice quatre livres, & pareille somme pour la sortie.

XXXIII. Faisons défense aux pilotes & mariniers desdites rivières de Charente, Seudre & Marans, qui auront amené des bâtimens au port & rade de la Rochelle d'y en prendre d'autres pour les piloter dans aucun desdits lieux, comme aussi aux pilotes de la Rochelle qui auront conduit quelques bâtimens dans lesdites rivières, d'y en prendre d'autres pour amener au port & rade de la Rochelle ou ailleurs, sinon en cas de flotte ou de nécessité pressante.

XXXIV. Les pilotes feront leur domicile actuel en cette Ville, & seront tenus de se rendre tous les jours à midi au canton des Flamands, pour y recevoir les ordres des maîtres & marchands, tant du lieu que forains, & étrangers qui y tiennent journellement leurs assemblées, lesquels ils feront tenus de servir quand ils en auront touché les arrhes, à peine de dix livres d'amende.

XXXV. Les égoûts de la Ville ayant leur décharge dans le havre, ou dans les canaux y

affluants, seront grillés à fer maillé, aux frais de la Ville, & à la diligence du maître du quai qui aura soin de faire ôter les immondices qui se trouveront proche lesdites grilles.

XXXVI. Seront aussi mis aux dépens de la Ville, des boucles hautes & basses, en & nombre suffisant, tant le long de l'éperon qui est au dehors de la tour de la chaîne que du réduit de la tour de Saint Nicolas, pour l'amarrage des vaisseaux de pleine & basse mer.

XXXVII. Faisons défense conformément à la baillette du quatrième Février 1547, de construire aucune maison, ou autre édifice dans la place appelée le gan, qui demeure libre pour y ranger les pierres, bois & autres grosses marchandises qui se déchargeront à la grande rive, en payant cinq sols par mois pour quinze pieds en quarré, le jour faisant le mois.

XXXVIII. Faisons aussi défense de laisser les pièces de bois, & autres semblables denrées éparées en ladite place; avec injonction à ceux à qui elles appartiennent des les assembler & ranger par piles quinzaine après la sommation verbale qui leur en sera faite par le maître du quai, à peine de 50 liv. d'amende & de confiscation.

XXXIX. Le maître du quai fera assigner les contrevenans au présent règlement, pardevant les Officiers de l'Amirauté, pour se voir condamner aux peines & amendes y portées, qui ne pourront être remises ni modérées.

XL. Enjoignons auxdits Officiers de l'Amirauté de tenir la main à l'exécution dudit règlement, faire leur visite sur le quai & bassin & veiller à la conduite du maître de quai, à peine d'en répondre en leurs noms.

Fait à la Rochelle, le trentième jour de Juin 1676, Signé, LAMBERT & de Dumuin.

I N S T R U C T I O N

Des Officiers de l'Amirauté de Dunkerque, au Maître de Quai de ladite Ville.

Du 23 Décembre 1690.

Premièrement il aura soin de faire ranger & amarrer les vaisseaux dans le port, & veillera à tout ce qui concerne la police d'icelui & des quais, & fera donner les assignations nécessaires, à ceux qui contreviendront, par l'huissier visiteur.

II. Il assistera l'huissier visiteur dans ses fonctions, lequel a pareil ordre d'assister le maître de quai, soit pour donner les assignations requi-

ses ou arrêter les vaisseaux ou personnes lorsqu'il sera nécessaire.

III. Il aura soin avec beaucoup d'application, qu'il ne se fasse aucun feu sur les quais proche des vaisseaux & ailleurs, que dans les cheminées établies à ces fins sur les quais & qu'en aucune manière il ne s'en fasse soit de nuit ou de jour dans les vaisseaux marchands étant dans le port & dans le canal, soit en fumant,

ne allumant de la chandelle ou autrement ; si ce n'est qu'il fût autrement jugé nécessaire, auquel cas il fera toujours présent.

IV. Il aura soin de faire ranger les vaisseaux dans le port, de manière qu'un vaisseau sitôt qu'il sera chargé ou déchargé, se retire du quai pour faire place à ceux qui pourront arriver.

V. Il doit savoir que les plus grands vaisseaux doivent faire leur décharge dans les quinze jours ouvrables qu'ils sont à quai, les autres à proportion, & leur chargement au plus dans le mois, quand même ils seroient à cueillette, les autres de même à proportion ; après quoi, soit qu'ils soient déchargés ou chargés, il les doit obliger à quitter le quai pour faire place à d'autres.

VI. Si aucun Maître ou gardien de vaisseau refuse de lui obéir & de démarrer, il a le pouvoir de couper les cables & amarres, pour quoi il doit toujours porter une petite hache ; mais il observera de ne le faire qu'après avoir au moins averti deux fois les maîtres & gardiens de démarrer ; après quoi & leur refus formel ou tacite, il pourra les couper & fera en outre assigner les contrevenans pour l'amende.

VII. Il observera que les propriétaires des vaisseaux qui sont dans le port, y doivent avoir toujours un gardien à peine d'amende, & ainsi lorsqu'il en trouvera sans personne, il doit faire donner assignation aux propriétaires pour y être condamnés.

VIII. Il prendra soin de ne laisser aucun vaisseau à l'entrée & embouchure du port, qui puisse en boucher le passage, & causer du dommage ou empêchement à ceux qui entrent.

IX. Il aura soin aussi de faire exactement observer le règlement du port, qui veut que chaque vaisseau ait toujours sur le pont deux pipes ou barriques remplies d'eau.

X. Il veillera avec grand soin à ce que le lestage & délestage des vaisseaux se fassent promptement, sans qu'il en puisse tomber aucune chose dans le port, & que pour cela ceux qui lesteront ou délesteront ayent toujours une grande voile qui couvre le quai & le bord du vaisseau.

XI. Il ne souffrira point que les vaisseaux s'amarrent les uns aux autres, ni ailleurs qu'aux anneaux & pieux à ce destinés.

XII. Il observera de ne préférer personne pour mettre à quai, que ceux qui auront fait les premiers leur déclaration ; tout vaisseau ne pouvant décharger auparavant.

XIII. Il ne souffrira point qu'on décharge sur les quais aucunes pierres ni autres choses qui puissent tomber dans le port plus près du bord que de dix pieds ; & qu'elles restent sur les quais aussi-bien que toutes autres sortes de marchan-

dises plus de trois jours ; & en cas qu'après avoir averti les propriétaires de les ôter, ils ne le fassent point, il les fera ôter à leurs dépens, & pour le remboursement des frais qu'il aura faits pour cela, il lui sera pourvu par exécutoire, au moyen duquel, partie des marchandises pourra être vendue, & en outre fera assigner les contrevenans pour l'amende.

XIV. Lorsque les vaisseaux déchargeront, il fera observer que les marchandises se déchargent sur le quai de telle manière que le milieu du quai reste toujours vuide, à pouvoir passer un traîneau, ou un chariot chargé de marchandises ; & au cas que celas'observe autrement par les déchargeurs ou chargeurs, il fera enlever les marchandises aux dépens des propriétaires, & en outre les fera assigner pour l'amende.

XV. Il empêchera qu'on ne laisse ou jette sur les quais aucunes ordures ou décombres, & fera assigner ceux qui y contreviendront pour être condamnés à l'amende, & ce, pendant vingt-quatre heures après qu'il aura sommé ceux qui les y auront laissées, il les fera ôter à leurs dépens.

XVI. Il ne souffrira point que les ancres restent aux côtés des vaisseaux, en sorte qu'elles puissent nuire ou faire dommage aux bordages des quais & autres vaisseaux qui seront à bord d'eux ; mais il les fera mettre dans les vaisseaux sur le port, & en cas de refus & après avoir averti deux fois les maîtres & gardiens il les fera assigner pour l'amende.

XVII. Il aura grand soin, si quelques vaisseaux entrent dans le port, avec des poudres, de les faire débarquer incessamment & sans perte de temps, préférant cela à toutes autres choses, & ne souffrira point pour quelques raisons que ce soit, qu'il s'embarque de la poudre dans les vaisseaux étant dans le port.

XVIII. Il veillera à ce que les pilotes sortent sans perdre de temps du port, lorsqu'il se présentera des vaisseaux pour entrer, & en cas de refus ou de négligence, il en donnera avis.

XIX. Il ne doit laisser sortir aucunes chaloupes pour aller en rade, si ce n'est celles des vaisseaux qui y sont à l'ancre, si les conducteurs n'en ont la permission, & observera d'empêcher que ces chaloupes ne portent aucunes autres personnes que celles de l'équipage, si ce n'est qu'il lui paroisse du passe-port, & lorsqu'il trouvera dans lesdites chaloupes autres personnes que ceux des équipages, & qui n'auront point de passe-port, il les arrêtera avec les chaloupes & conducteurs d'icelles.

XX. Il fera représenter par chacun des Maîtres dedits vaisseaux qui voudront sortir, les passe-ports & congés qui leur auront été déli-

vrés, dûment enrégistrés, & si lesdits vaisseaux vouloient sortir sans avoir lesdits congés & passe-ports, ou sans les avoir fait enrégistrer, il les arrêtera & en donnera avis.

XXI. Il observera de remarquer & rechercher avec soin, si dans les vaisseaux qui sortent, il n'y a point d'autres personnes que celles mentionnées dans les rôles des équipages, & en cas qu'il en trouve & qui n'ayent point de passe-port, il les arrêtera & en donnera avis.

XXII. Il fera arrêter tous ceux qu'il trouvera voler dans les vaisseaux, sur le port, ou y faire aucun désordre, & en dressera son procès-verbal, qu'il remettra au Greffe.

XXIII. Il s'informerá avec grand soin des exactions qui se pourroient faire dans le port & sur le quai, soit à l'égard des pêcheurs, des vaisseaux, lestage & délestage ou autrement; il fera continuellement sur les quais, au moins depuis le temps du jusant jusqu'à ce que la marée soit retirée des deux tiers.

XXIV. Il fera tous les soirs avant la porte fermante, la ronde & visite sur les quais, & fera éteindre le feu qui pourroit avoir été fait le jour dans les cheminées qui sont sur lesdits quais.

XXV. S'il étoit nécessaire la nuit, d'aller avec chandelles allumées dans les vaisseaux, il ne le souffrira qu'en sa présence, avant d'en sortir il aura soin de les faire éteindre.

XXVI. Il aura soin tous les soirs en faisant sa ronde de faire fermer les petites maisonnettes étant sur les quais & jettées, où se vend de

l'eau-de-vie ou autre chose, en sorte que personne ne s'y puisse retirer la nuit, & n'en laissera point établir d'autres, non plus que des boutiques, sans permission.

XXVII. Il n'exigera des maîtres des vaisseaux ni des pêcheurs, aucunes marchandises ni poissons ni autres droits pour son salaire, que ce qui est porté dans le Règlement fait par M. de Bercy, à peine de concussion.

XXVIII. Il fera observer au sur-plus la police du port suivant les Réglemens ci-devant faits, & qui pourront être faits à ce sujet par la suite.

XXIX. Il tiendra un registre coté & paraphé, où il écrira tous les jours les noms des maîtres des vaisseaux qui entreront & sortiront, & le nombre d'équipage que chacun d'eux aura, ensemble le nom des passagers, tant de ceux qui débarqueront que de ceux qui auront la permission de s'embarquer.

XXX. Il aura soin de donner tous les jours avis de tout ce qui arrivera sur les quais & dans le port, tant au sujet de l'entrée & sortie des vaisseaux, que des contraventions à la police du port qu'autrement. Fait & arrêté à Dunkerque au parquet Royal du Siège général de l'Amirauté de Flandre, par Nous Jean le Portier, Ecuyer, Seigneur de la Hestray, Conseiller du Roi, Lieutenant-Général de ladite Amirauté, en présence de M^e. Charles Costé, Ecuyer, Seigneur de la Motte, Procureur du Roi audit Siège, pour servir d'instruction à celui qui exercera l'office de maître des quais, le vingt-troisième jour de Décembre 1690.

ARTICLE II.

IL y aura toujours des matelots à bord des navires étant dans le port, pour faciliter le passage des vaisseaux entrant & sortant, larguer les amarres, & faire toutes les manœuvres nécessaires, à peine de cinquante livres d'amende contre les maîtres & patrons.

UN capitaine de navire n'est pas toujours obligé de se tenir à son bord; cela ne lui est enjoint expressément que lorsque son navire est entièrement chargé, & dans les cas marqués sur l'article 8, tit. premier, du liv. 2, ci-dessus; ou lorsqu'il est question de sortir de quelque port, havre ou rivière, suivant l'art. 13 du même titre: il s'agit ici des bâtimens étant dans le port.

Mais si la présence du capitaine ou patron n'est pas toujours nécessaire à son bord, il faut du moins qu'il y laisse des matelots pour faciliter le passage des vaisseaux entrant ou sortant, en larguant les amarres, & faisant

les manoeuvres convenables aux circonstances, & cela sur peine de 50 liv. d'amende; ce qui s'entend sans espérance de s'en faire indemniser par le propriétaire, parce que c'est-là une faute qui lui est personnelle. Et supposé qu'il ait effectivement laissé des matelots à bord qui s'en soient absentes, il demeurera toujours responsable de leur prévarication, & des suites qu'elle a eu, sauf son recours contr'eux. Mais alors, en cas d'insolvabilité de leur part, il sera indemnisé par le propriétaire.

A l'égard des vaisseaux dont l'équipage a été congédié, ils doivent avoir chacun un gardien aux frais des propriétaires; & s'ils manquent d'y en établir, ils sont amendables aux termes de l'art. 7 du Règlement de Dunkerque déjà cité.

Le devoir du gardien est de veiller à la conservation du navire, & des agrès, appareils & ustensiles dont la garde lui a été confiée. Il doit aussi, à l'occasion, larguer l'amarre, sur peine de l'amende prononcée sur cet article, comme représentant alors le capitaine ou patron.

Au sujet des gardiens des navires, Mgr. Rouillé, alors Ministre de la Marine, ayant marqué aux Officiers de l'Amirauté par sa lettre du 12 Mars 1754, » qu'il étoit informé qu'il y avoit à la Rochelle des armateurs qui n'obser- » voient aucune attention dans le choix des sujets qu'ils établissoient pour » gardiens des navires; qu'il arrivoit quelque fois que l'on destinoit à cette » fonction des particuliers qui n'avoient aucune habitude de la marine, ce » qui étoit susceptible d'abus & d'inconvéniens; que dans ces circonstances » il paroïssoit absolument nécessaire pour la conservation des navires, que » les fonctions de gardien ne fussent commises qu'à d'anciens officiers mari- » niers ou matelots, d'autant plutôt qu'ils étoient dans le cas d'être choisis » par préférence de la part des armateurs qui devoient avec justice se porter » à les favoriser, après avoir profité de leurs services pendant qu'ils étoient » en état de naviger; & que sur tout ceci il convenoit d'en conférer avec » les principaux négocians, afin d'examiner de concert avec eux ce qu'il y » auroit à faire selon ces principes.» Les Officiers de l'Amirauté après en avoir effectivement conféré avec la Chambre de Commerce, répondirent à Mgr. Rouillé le 31 du même mois, que le résultat de la conférence avoit été que Mrs. de la Chambre du Commerce auroient l'honneur de lui représenter, qu'il n'étoit point venu à leur connoissance qu'aucun armateur eût fait choix pour la garde des navires, d'autres gens que d'anciens marins hors d'état de continuer la navigation, & qu'ils le supplioient de laisser jouir les armateurs, comme par le passé, de la liberté de préférer ceux qui leur paroïssent mériter plus leur confiance; qu'ils avoient en effet le principal intérêt & que le service à tour de rôle, en pareil cas, ne pourroient être que dangereux; que la vie oisive des marins les portant aisément à la crapule, & delà à l'infidélité, ils ne songeroient guere à s'en défendre s'ils étoient assurés d'être employés comme ceux qui savent éviter ces deux écueils.

Les Officiers de l'Amirauté ajouterent qu'il ne leur avoit jamais été porté de plaintes par rapport à cet usage observé de tout temps, sur le fait des gardiens, quoique ce fût là une matiere de police entièrement de la compétence de l'Amirauté. Sur cette réponse, les choses en sont restées là & l'usage a continué.

ARTICLE III.

NE pourront les mariniers amarrer leurs vaisseaux qu'aux anneaux & pieux destinés à cet effet, à peine d'amende arbitraire.

Dans tous les ports il y a effectivement des anneaux ou boucles de fer, dans le mur de revêtement du quai. Il y a aussi près du bord du quai des pieux, des canons ou des pattes d'ancres, le tout destiné pour l'amarrage des navires & bâtimens de mer.

C'est-là précisément qu'il faut amarrer les vaisseaux, à peine d'amende arbitraire, & le maître de quai ne doit pas souffrir qu'ils soient amarrés ailleurs; c'est-à-dire, qu'ils s'amarront les uns aux autres, ajoute l'art. 11 dudit Règlement de Dunkerque. La raison est que cet amarrage des uns aux autres, n'est d'aucune sûreté, & que les avaries seroient inévitables en cas de vent forcé ou d'agitation extraordinaire de la mer.

Au port de la Rochelle, tant que ses navires sont à quai, ils doivent être amarrés en avant & en arrière, de bout à quai ou à cale, & non en travers pour ne pas occuper inutilement une place bonne pour d'autres. A l'effet duquel amarrage par derrière, il doit y avoir dans le havre des pieux appelés corps morts, entretenus aux dépens de la Ville; auxquels corps morts doivent être appliqués des anneaux flottans pour y attacher les amarres. C'est la disposition de l'article 11 du Règlement de M. d'Herbigny. On conçoit que des navires amarrés de la sorte sont dans la position la plus favorable pour prévenir les chocs & les abordages.

ARTICLE IV.

Les vaisseaux dont les maîtres auront les premiers faits leur rapport, seront les premiers rangés à quai, d'où ils seront obligés de se retirer incontinent après leur décharge.

LA premiere partie de cet article a pour objet d'empêcher la préférence que le maître de quai pourroit être tenté de donner à quelque capitaine de navire au préjudice des autres. Ainsi rien de plus sage que cette disposition, qui a été renouvelée par l'article 12 du Règlement de Dunkerque.

Ce ne sont pas pourtant les navires qui seront entrés les premiers dans le havre qui doivent être les premiers rangés à quai: ce sont ceux dont les maîtres auront été les plus diligens à faire leur rapport au Greffe de l'Amirauté, parce que comme le déclare ledit art. 12 du Règlement de Dunkerque, ce sont eux qui se sont mis les premiers en état de décharger; n'étant pas permis de mettre aucunes marchandises à terre avant le rapport du Greffe.

Cependant au port de la Rochelle, tous bâtimens indistinctement n'ont pas droit de se présenter pour être placés au même quai. La distribution

des quais du havre est faite de maniere, qu'il y en a une partie destinée uniquement pour les bâtimens chargés de bois à brûler, de fruits & autres provisions journalieres; une autre partie pour les barques chargées de chaux, pierres, tuiles & autres matériaux de construction; une autre enfin pour les vaisseaux & grands navires chargeant & déchargeant des marchandises. Art. 4, 5, 6, 7 & 10, du Règlement de M. d'Herbigny.

L'art. 2 veut que chaque capitaine ou maître de bâtiment soit placé où il a droit de l'être, 24 heures au plus tard, après son arrivée; & l'art. 10 donne pouvoir au maître de quai de placer de son autorité les maîtres de bâtiment qui refuseront d'occuper les places qu'il leur aura assignées; ce qu'il pourra faire à leurs frais dont exécutoire lui sera délivré sur son affirmation.

Au moyen de cette distribution, toute confusion est évitée. Ce n'est pas que lorsqu'il y a quelque place vacante, un bâtiment ne puisse l'occuper, quoique suivant cet arrangement il en soit naturellement exclus; mais il ne le peut qu'à condition de se retirer aussi-tôt qu'il se présentera un autre navire, ayant le privilege exclusif de se placer à cette partie du quai.

Le reste de notre article auquel se rapportent le quatrieme dudit Règlement de Dunkerque & le 8 dudit Règlement de M. d'Herbigny, suppose comme eux, qu'il y ait d'autres navires prêts à décharger ou à prendre leur chargement; autrement il y auroit de l'humour à faire retirer sans nécessité un navire, sous prétexte qu'il auroit fait sa décharge, sur-tout s'il ne devoit pas tarder à se mettre en chargement.

Tout cela au reste dépend des circonstances, & en général les dispositions du maître de quai à cet égard doivent être suivies, à les supposer même peu convenables, si on n'a pas le temps d'en porter des plaintes aux Officiers de l'Amirauté pour les arrêter; sauf à s'en plaindre dans la suite. L'ordre de la police exige que l'on obéisse par provision à celui qui a droit de commander, quoique subalterne. Voir pour le surplus ce qui sera observé sur l'art. 2 du tit. suivant.

L'article 5 du Règlement de Dunkerque est remarquable. Il ne donne aux plus grands vaisseaux que 15 jours ouvrables pour faire leur décharge, & qu'un mois pour leur chargement quoiqu'à cueillette; après quoi, qu'ils soient chargés ou déchargés, il veut qu'ils soient obligés de quitter la place à d'autres.

ARTICLE V.

L Es maîtres & patrons de navires qui voudront se tenir sur leurs ancres dans les ports, seront obligés d'y attacher hoirin, bouée ou gaviteau pour les marquer, à peine de cinquante livres d'amende, & de réparer tout le dommage qui en arrivera.

C Et article est tiré du quinzieme des jugement d'Oleron, & des art. 28 & 51 de l'Ordonnance de Wisbuy, à cela près qu'il ajoute l'amende de 50 liv. à l'obligation de réparer le dommage causé par ce manquement, de même que l'art. 8, tit. 4, liv. 11 de l'Ordonnance de 1689.

L'article

L'article 12 du Règlement de M. d'Herbigny, soumet aux mêmes peines, & en outre à la confiscation des ancres, ceux qui en laisseront au port dans le chenal & passage ordinaire des vaisseaux; ce qui paroît devoirs'entendre avec cette exception, s'il n'y a été laissé un *hoirin*, *bouée* ou *gaviteau*, quoiqu'on puisse dire ce semble que ce n'est pas dans le passage ordinaire des vaisseaux qu'il faut jeter l'ancre. Mais encore il n'est guere moins dangereux de laisser des ancres en rade, & que par l'art. 2, tit. 8 ci-après, les capitaines sont exempts de tout blâme, lorsque forcés de quitter leurs ancres, ils y laissent des *hoirins*, *bouées* ou *gaviteaux*; il est naturel d'en dire autant de ceux qui en quittent dans les ports, s'ils usent des mêmes précautions. Et cela paroît devoir souffrir d'autant moins de difficulté, que le present article permet de se tenir sur ses ancres dans le port, ce qui suppose naturellement que les ancres peuvent porter dans des endroits de passage pour les vaisseaux, & que l'on peut se trouver dans la nécessité de les y abandonner.

Cependant s'il s'agissoit d'une ancre jettée ou laissée dans le chenal du bassin du havre, ou à son entrée entre les deux tours, nul doute qu'il ne fallût appliquer à cette prévarication la rigueur du Règlement de M. d'Herbigny sans aucune exception.

Du reste, parce que les ancres pourroient causer des avaries si elles étoient laissées aux côtés des navires, l'art. 16 du Règlement de Dunkerque, enjoint au maître de quai de ne pas le souffrir dans cet état, & d'obliger les capitaines de les mettre sur le pont. Mais cette précaution, peut être excessive, qui doit nécessairement gêner les opérations pour le chargement & déchargement du navire, paroît ne devoir pas être pratiquée ailleurs. On peut en effet relever les ancres & les placer devant le navire, de maniere qu'elles ne soient pas en termes de causer aucun dommage.

Pour l'obligation de lever son ancre, & le dommage qui peut résulter du refus de la lever, voir les observations sur l'art. 11, tit. des avaries, qui est le septieme du liv. 3.

A R T I C L E V I.

CEux qui auront des poudres dans leurs navires seront tenus aussi à peine de cinquante livres d'amende, de les faire porter à terre incontinent après leur arrivée, sans qu'ils puissent les remettre dans leur vaisseau qu'après qu'il sera sorti du port.

L'Article 17 du Règlement de Dunkerque, ne contient rien de plus; mais le Règlement de M. d'Herbigny pour la Rochelle a porté son attention plus loin, en ordonnant art. 13 à tous maitres de navires qui auront des poudres à bord, de les mettre à terre, avant d'entrer dans le havre, & de les déposer dans une tour indiquée hors de la Ville, sous la même peine de 50 livres d'amende.

Depuis plusieurs années, à la Rochelle, on a construit un magasin sur le bord de la mer, vis-à-vis la fameuse digue, dans lequel magasin l'on dépose

toutes les poudres appartenantes aux navires ou destinées pour leur armement.

On a pourtant eu plus d'une fois occasion de se plaindre des contraventions à un Règlement aussi sage ; & c'est ainsi que des téméraires ou des étourdis exposent toute une Ville aux derniers malheurs, sans que personne aime assez le bien public pour dénoncer les prévaricateurs. L'excuse est vaine, & c'est mal entendre le précepte de la charité fraternelle. Le Procureur du Roi ayant été informé par hasard en 1741, que le nommé Desnoyers, maître d'allege, avoit chargé des poudres dans son allegé étant dans le havre, pour les porter à bord du vaisseau *l'Alexandre* ; cette prévarication fut punie d'amende par jugement du 21 Octobre audit an ; qui en renouvelant les défenses portées tant par cet article que par le Règlement de M. d'Herbigny, permit au Procureur du Roi de le faire imprimer, lire, publier & afficher par-tout où besoin seroit, ce qui fut exécuté.

Pour la maniere d'en user, lorsque dans les ports de la marine il entre des vaisseaux marchands, dans lesquels il y a des poudres ou de la chaux vive, voir les art. 4 & 5, tit. premier, liv. 11 de l'Ord. de 1689.

Et pour les précautions à prendre contre la peste au sujet des vaisseaux ou autres bâtimens, soupçonnés de venir d'endroits infectés du mal contagieux. Voir le tit. 2, même liv. 11 de ladite Ord. de 1689.

ARTICLE VII.

LEs marchands, facteurs & commissionnaires, ne pourront laisser sur les quais leurs marchandises plus de trois jours, après lesquels elles seront enlevées à la diligence du maître de quai, où il y en aura d'établi, sinon de nos Procureurs aux Sièges de l'Amirauté, & aux dépens des propriétaires, lesquels seront en outre condamnés en amende arbitraire.

Quelle confusion, & quel embarras pour le commerce, si ceux à qui appartiennent les marchandises débarquées sur les quais, pouvoient les y laisser autant qu'ils le jugeroient à propos !

Il a donc fallu fixer un temps pour en faire l'enlèvement, afin de faire place à d'autres marchandises. Un délai de trois jours a paru suffisant pour cela, & le Règlement de M. d'Herbigny l'avoit déjà décidé de la sorte art. 17.

Au surplus ce ne sont pas seulement les marchandises, dont il ordonne l'enlèvement dans trois jours ; il en dit autant des ancres, des canons, des cables & autres choses déposées sur le quai, pour prévenir toute équivoque.

D'un autre côté, l'obligation d'enlever les effets dans le temps, ne regarde pas seulement les propriétaires, les marchands facteurs & commissionnaires ; mais encore les capitaines & maîtres de navires, & généralement tous ceux qui ont la disposition des marchandises, qu'elles leur appartiennent ou à leurs correspondans.

Mais l'art. 18 contient une exception très-judicieuse, c'est au sujet du bois à

brûler apporté pour la provision journaliere des habitans, qu'il permet d'exposer en vente tant dans la barque que sur le quai jusqu'à l'entier débit.

Tout le reste doit donc être enlevé dans trois jours après la décharge sur le quai; faute de quoi, notre article veut que l'enlèvement en soit fait à la diligence du maître de quai, ou à son défaut à la diligence du Procureur du Roi de l'Amirauté, & cela aux dépens des propriétaires, lesquels seront en outre condamnés *en amende arbitraire*.

Sur quoi il est à observer, que comme c'est ici un fait de police, l'enlèvement des marchandises & autres effets ayant resté plus de 3 jours sur le quai, peut-être ordonné *de plano*, par les Officiers de l'Amirauté en faisant leur visite sur le havre, & exécuté sur le champ. L'usage est néanmoins à la Rochelle de ne pas procéder avec cette précipitation, & c'est peut-être une indulgence abusive.

Au lieu de cette exécution provisoire, à l'égard des effets dont les propriétaires ou les commissionnaires sont connus, la pratique est de les assigner de jour à autre à la Requête du Procureur du Roi, pour se voir condamner d'enlever dans trois jours au plus tard, les effets en question, faute de quoi l'enlèvement en sera fait à leurs frais, par les soins du maître de quai.

Ce jugement est signifié avec commandement, & faute de satisfaire, le maître de quai fait enlever les marchandises & autres effets. Les frais de l'enlèvement sont ensuite réglés, pour le payement desquels, ainsi que des dépens, il lui est délivré exécutoire.

Pour ce qui est des effets dont les propriétaires ou commissionnaires ne sont pas connus; l'on fait publier à son de trompe que tous ceux à qui ils appartiennent aient à les faire enlever aussi dans trois jours; après lesquels le maître de quai en fera faire l'enlèvement aux frais de la chose, desquels frais il lui est pareillement délivré exécutoire. En conséquence sur son requisitoire appuyé par le Procureur du Roi, il lui est permis par une Ordonnance de faire vendre publiquement par un huissier la quantité d'effets nécessaires pour satisfaire aux frais dont il s'agit, & à ceux de la vente.

On s'écarteroit sans doute de cette pratique, qui marque un peu trop de condescendance, si l'affluence des navires dans le havre exigeoit que les quais fussent débarrassés plus promptement. Il seroit même à souhaiter que cela arrivât, pour le rétablissement de la règle sans toutes ces formalités. Je dis de la règle; car notre article paroît exclure toute procédure dans ce cas-ci: & c'est ce qui résulte encore plus précisément de la disposition de l'art. 13 du Règlement de Dunkerque, à moins qu'il ne s'agisse de condamner les contrevenans à l'amende, ce que nous n'avons encore jamais pratiqué.

Le même motif de débarrasser les quais & d'en rendre le service libre, a dicté aux Officiers de l'Amirauté de Dunkerque l'art. 14 de leur Règlement; suivant lequel le maître de quai doit observer que les marchandises, lors de leur déchargement ou de leur chargement, soient placées sur le quai; de manière que le milieu du quai reste toujours vuide, à l'effet qu'un traîneau ou un chariot chargé de marchandises, puisse y passer commodément. Si l'on y manque il est autorisé alors sans autre formalité à faire enlever les marchandises qui embarrassent le passage, aux frais des propriétaires, lesquels il peut faire assigner en outre, pour l'amende.

Notre article dit tout de même *aux dépens des propriétaires*, quoiqu'il ait parlé d'abord des marchands, facteurs & commissionnaires; ce qui signifie en général & à tous égards, que c'est toujours la chose qui en répond, que le propriétaire soit connu ou non; & en particulier que le propriétaire étant connu, on peut s'en prendre toujours à lui; sauf son recours contre ses facteurs ou commissionnaires.

Au surplus, on peut attaquer tout de même les facteurs ou commissionnaires en leur nom propre & privé, & les condamnations prononcées contre eux, s'exécuteront avec privilege & préférence sur la chose. Cela vérifie la première proportion qui est que dans tous les cas la chose répond toujours des frais de son enlèvement.

Une dernière observation à faire sur cet article est, que quoique ce soit le premier du titre qui parle du maître de quai, les précédens & ceux qui suivent ne sont pas moins du ressort de ses fonctions, puisque tout se rapporte à la police du havre & des quais, dont l'inspection lui est spécialement attribuée par l'art. 2 du titre suivant; sous la direction & l'autorité toutefois des Officiers de l'Amirauté, auxquels il doit communiquer tout ce qui est relatif à cette police, aussi-bien dans les choses qu'il a droit de faire de son propre mouvement que pour celles qu'il ne peut entreprendre sans le concours de leur autorité. A Bordeaux, c'est aux Jurats à l'exclusion des Officiers de l'Amirauté, qu'appartient la police du port & des quais. V. *suprà* art. 6, tit. 2 du liv. 1er. & l'art. 23 ci après.

ARTICLE VIII.

IL y aura dans chacun port & havre des lieux destinés, tant pour travailler aux radoub & calfats des vaisseaux, que pour goudronner les cordages; à l'effet de quoi les feux nécessaires seront allumés à cent pieds au moins de distance de tous autres bâtimens, & à vingt pieds des quais, à peine de cinquante livres d'amende, & de plus grande en cas de récidive.

IL faut joindre à cet article le neuvième du Règlement de M. d'Herbigny, aux termes duquel les œuvres de marée, dans le port de la Rochelle, doivent être données dans le chenal du bassin, & les vaisseaux doivent être carénés sur les vases du havre à la distance de quatre brasses au moins, de tous autres bâtimens. Il a fallu se contenter d'une aussi petite distance à cause du peu de largeur du havre.

Par rapport aux feux nécessaires pour le brai & le goudron destiné à goudronner les navires & les cordages, l'art. 14 porte qu'ils seront allumés, ou derrière l'ancienne muraille, ou dans des gabares & bateaux, ou sur des rats; ce qui s'entend à pareil distance pour le moins.

Enfin l'art. 16 porte, que le feu ne pourra être mis aux foutes que hors du havre, & cela à la même distance des autres bâtimens.

ARTICLE IX.

Les maîtres & propriétaires des navires étant dans les ports où il y a flux & reflux, seront tenus sous mêmes peines d'avoir toujours deux poinçons d'eau sur le tillac de leur vaisseau, pendant qu'on en chauffera les soutes; & dans les ports d'où la mer ne se retire point, d'être munis de sasses ou pelles creuses propres à tirer l'eau.

Cet article auquel est conforme le neuvième du Règlement de Dunkerque; n'a pas besoin d'explication ni observations. On dira seulement que quoique les propriétaires y soient compris avec leurs capitaines ou maîtres, la peine de la contravention ne doit naturellement tomber néanmoins que sur les maîtres ou capitaines, parce que le soin de prendre ces précautions les regarde directement. A la vérité la condamnation peut porter également contre les propriétaires, comme tenus des faits de leurs capitaines; mais leur recours contr'eux ne peut leur être refusé.

ARTICLE X.

Il y aura pareillement des places destinées pour les bâtimens en charge, & d'autres pour ceux qui seront déchargés, comme aussi pour rompre & dépecer les vieux bâtimens, & pour en construire de nouveaux.

Indépendamment de la police particulière au port de la Rochelle, pour la distribution des différentes parties du quai, où les marchandises doivent être déchargées suivant leurs différentes espèces, police particulière remarquée sur l'art. 4 ci-dessus, il faut toujours reconnoître que dans chaque partie du quai, il est de l'ordre que les bâtimens qui y ont fait leur déchargement, se retirent pour faire place aux autres, qui sont en termes d'y décharger aussi, ou d'y prendre leur chargement. Et c'est ce que veut dire la première partie de notre article, en exécution duquel, & conformément à l'art. 8 du Règlement de M. d'Herbigny, il faut que les maîtres des bâtimens qui auront déchargés leurs marchandises se retirent derrière ceux qui sont en état de charger ou décharger, afin que le commerce conserve son activité.

L'article 5 du Règlement de Dunkerque va même plus loin, comme il a été observé sur ledit art. 4, puisqu'il veut que les bâtimens en charge ou décharge se retirent, après un certain temps, quoiqu'ils n'aient pas achevé leurs opérations.

A l'égard des vaisseaux hors d'état de servir qu'il convient de rompre & dé-

pecer, & des vaisseaux à construire, il est de l'ordre tout de même, comme l'exige notre article, qu'il y ait dans le port des places qui y soient affectées.

Mais à la Rochelle, à cause de la petitesse du port, eu égard au nombre de bâtimens qui y arrivent, l'article 19 du Règlement de M. d'Herbigny porte, que les vaisseaux hors de service & qu'il sera question de démolir & dépecer, seront à cette fin tirés hors du havre, à peine de confiscation, après trois sommations verbales de la part du maître de quai.

Il seroit à souhaiter que l'on tint un peu plus la main à l'exécution de ce Règlement, & que l'on ne se laissât pas amuser quelquefois, par les propriétaires de ces navires, qui tantôt font entendre que leur dessein est de les faire radoubler, & tantôt promettent de les faire sortir du havre; & qui à force de répéter ce manège, gagnent tellement du temps, que les navires se remplissent de vases; de manière que n'étant plus possible de les tirer hors du havre, il y a nécessité de leur permettre de les dépecer dans la place qu'ils occupent, à condition néanmoins d'user de diligence, & d'enlever incessamment les débris conformément à l'article qui suit.

Il est vrai que dans le port de la Rochelle, on ne souffre pas aux quais où se fait habituellement la décharge des marchandises, les navires que l'on désarme & désenpare, parce que l'on n'a pas intention de les faire naviger de quelque temps, & qu'alors on les fait passer en des endroits où ils ne peuvent nuire à la navigation journalière; mais le motif du Règlement de M. d'Herbigny a été de préserver le havre, des ordures & encombrements qui sont une suite inévitable du dépecement des navires: & cette précaution salutaire est trop intéressante, pour qu'on ne doive pas manquer de faire sortir du havre tout navire que l'on reconnoît n'être plus bon qu'à dépecer.

On conçoit que lors qu'on tire un vaisseau hors du havre pour le dépecer, il faut le placer de manière qu'il ne soit pas sur le passage des navires; encore moins à l'entrée du port, & le soin d'y veiller regarde le maître de quai, suivant l'art. 8 du Règlement de Dunkerque.

ARTICLE XI.

L Es propriétaires des vieux bâtimens hors d'état de naviger, seront tenus de les rompre, & d'en enlever incessamment les débris, à peine de confiscation & de cinquante livres d'amende, applicable à la réparation des quais, digues & jettées.

L E dépecement d'un navire, se faisant dans le port, on ne fauroit y procéder avec trop de diligence, de même qu'à l'enlèvement des débris. Tel est le fondement de notre article.

Du reste la confiscation dont il parle n'a pas lieu de plein droit, il faut qu'elle soit prononcée, ce qui ne se peut qu'après des sommations inutiles de pousser les travaux avec vigueur, & sur une assignation donnée à la Requête du Procureur du Roi. Alors il intervient un jugement qui fixe un temps pour la per-

fection du travail, & qui, faute par le défendeur de satisfaire, ordonne la confiscation, en prononçant en même temps l'amende de 50 liv.

Si la confiscation ne paroît pas suffisante, pour indemniser des frais qui restent à faire, il n'est pas douteux que le Procureur du Roi, au lieu de la requérir, ne puisse demander qu'il lui soit permis de faire achever l'opération à la diligence du maître de quai & aux frais du défendeur, desquels frais il lui fera délivré exécutoire.

Pour le département des vieux navires des particuliers dans les ports du Roi, voir l'art. 5, tit. 4, liv. 11 de l'Ordonnance de 1689.

ARTICLE XII.

Seront tenus sous pareil peine de cinquante livres d'amende, ceux qui feront des fosses dans les ports pour travailler au radoub de leurs navires, de les remplir vingt-quatre heures après que leurs bâtimens en seront dehors.

LA raison de cet article est sensible. Ces fosses seroient capables de faire tomber un navire sur le côté; ce qui ne pourroit arriver qu'il n'en fût considérablement endommagé. Dans ce cas après le délai fixé par cet article, il y auroit donc lieu aux dommages & intérêts outre l'amende; & quoiqu'il n'en résultât aucun inconvénient, l'amende seroit toujours encourue par le seul fait de la contravention.

ARTICLE XIII.

ENjoignons aux maçons & autres employés aux réparations des murailles, digues & jettées des canaux, havres & bassins, d'enlever les décombres, & faire place nette incontinent après les ouvrages finis, à peine d'amende arbitraire, & d'y être pourvu à leurs frais.

Cela s'entend sans qu'il soit besoin d'explication, & n'est pas susceptible d'observations. L'art. 4, tit. 4, du liv. 11 de l'Ordonnance de 1689, contient une pareille disposition, & fixe l'amende à 100 liv. mais il y est question des ports de la marine Royale.



ARTICLE XIV.

Faisons défenses à toutes personnes de porter & allumer pendant la nuit du feu dans le navire étant dans les bassins & havres, sinon en cas de nécessité pressante, & en la présence ou par la permission du maître de quai.

L Article 4, du tit. suivant, enjoint au maître de quai d'empêcher qu'il soit fait, de jour comme de nuit, aucuns feux dans les navires ancrés ou amarrés dans le port; mais ce n'est que lorsqu'il y aura des vaisseaux du Roi.

Ici qu'il n'est question que des navires marchands, sans voisinage d'aucun vaisseaux du Roi, la défense de porter ou allumer du feu dans les navires étant dans le havre, n'est que pour la nuit; ce qui laisse par conséquent la liberté d'en user autrement le jour; en quoi on peut dire que l'article est un peu en défaut, ne fût-ce qu'à cause que c'est ici une loi générale, & qu'il y a des ports où le feu est beaucoup plus à craindre qu'en d'autres.

Comme celui de la Rochelle est de ce nombre, à raison de son port d'étendue, & des vaisseaux qui y arrivent, en telle quantité quelquefois, qu'ils se touchent presque tous; & enfin de ce que la partie la plus fréquentée du quai est bordée de petites boutiques & maisons voisines extrêmement combustibles; c'est la raison pour laquelle il n'a jamais été permis de faire du feu dans les navires étant dans le havre, ni le jour ni la nuit; ç'a toujours été à terre, dans les endroits destinés à cette fin, qu'on a obligé les maîtres & patrons des bâtimens, de faire bouillir leurs marmites; usage qui a enfin été muni de l'autorité Royale, par l'Ordonnance du 21 Janvier 1722, portant défense à tous maîtres de bâtimens de faire du feu, soit le jour, soit la nuit, à leur bord, dans le port de la Rochelle, à peine de 60 liv. d'amende.

Quant à la faculté d'y porter du feu ou une chandelle allumée; le Règlement de M. d'Herbigny, art. 15, ne le défendoit comme notre article, que pour la nuit, aussi-bien que d'y *petuner* ou fumer la pipe, à moins qu'il n'y eût une nécessité pressante d'y porter du feu; auquel cas même, on ne pouvoit le faire qu'en présence du maître de quai.

Notre article ajoute ou par sa permission; mais le maître de quai seroit extrêmement blâmable s'il n'alloit pas au vaisseau où il est nécessaire de porter du feu, & s'il en sortoit sans avoir eu soin de faire éteindre le feu; c'est aussi ce que porte précisément l'art. 25 du Règlement de l'Amirauté de Dunkerque.

L'article 3, est encore d'une sagesse à devoir le faire adopter par-tout; il charge le maître de quai d'avoir soin » qu'il ne se fasse aucun feu sur les quais, » proche des vaisseaux & ailleurs que dans les cheminées établies à ces fins » sur les quais, & qu'en aucune manière il ne s'en fasse, soit de nuit soit de » jour dans les vaisseaux marchands étant dans le port & dans le canal; » soit en fumant, en allumant de la chandelle ou autrement, si ce n'est qu'il » fût autrement jugé nécessaire, auquel cas il sera toujours présent. »

Cela

LIV. IV. TIT. I. *des Ports & Havres*, ART. XIV. 465

Cela se pratique ainsi à la Rochelle depuis plusieurs années, & les Officiers de l'Amirauté par leur Règlement du premier Février 1729, ont même porté leur attention plus loin, en faisant défenses à tous capitaines & maîtres de navire, tant françois qu'étrangers, d'entrer leurs bâtimens dans le havre avec leurs canons, fusils, pistolets & autres armes à feu, chargées, comme aussi d'y tirer ou faire tirer aucun coup de canon, fusil, pistolet ni autre arme à feu, sous quelque prétexte & à quelque occasion que ce puisse être, à peine de 500 liv. d'amende pour la première fois, & de punition corporelle en cas de récidive, avec injonction aux courtiers d'avertir les capitaines de ces défenses, sur peine d'être privés de leurs fonctions. Tant il est vrai qu'on ne sauroit trop prendre de précaution pour se garantir des terribles accidens du feu. Ce Règlement a eu pourtant aussi un autre motif : savoir, de prévenir les malheurs volontaires ou indélébiles qui pourroient résulter des armes à feu sans ces défenses.

Le Règlement de Dunkerque, art. 24, a pris aussi une autre précaution non moins sage, en enjoignant au maître de quai de faire tous les soirs, avant la porte fermante, sa ronde & visite sur les quais, & de faire éteindre le feu qui pourroit avoir été fait le jour dans les cheminées établies sur lesdits quais.

ORDONNANCE DU ROI,

Pour empêcher qu'il ne soit allumé du feu dans les vaisseaux qui sont dans le Havre.

Du 21 Janvier 1722.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que les navires qui viennent à la Rochelle sont obligés de mouiller dans un endroit du port où ils sont fort pressés les uns contre les autres, & qu'ils font du feu à leur bord le jour & la nuit, de manière que, s'il arrivoit une incendie, ils seroient brûlés : que le vent pourroit porter la flamme aux maisons prochaines, & que la ville courroit risque d'être embrasée. Et Sa Majesté jugeant à propos de renouveler les défenses prescrites par l'Ordonnance de la Marine de 1681, de faire du feu pendant la nuit dans les vaisseaux, & même de pourvoir à une entière sûreté par de plus grandes précautions : Sa Majesté, de l'avis de M. le Duc d'Orléans, Régent, a fait

très-expresse inhibitions & défenses à tous capitaines & maîtres des navires qui mouilleront dans le port & havre de la Rochelle, d'allumer, ni souffrir qu'il soit fait par leurs équipages du feu à leur bord pendant le jour ni la nuit, sous quelque prétexte que ce soit, à peine de soixante livres d'amende. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente, qui sera enregistrée, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera, afin que personne n'en ignore. Fait à Paris le vingt-un Janvier mil sept cent vingt-deux.

Signé, LOUIS. Et plus bas, FLEURIAU.



ORDONNANCE DE L'AMIRAUTÉ DE LA ROCHELLE.

Du premier Février 1729.

LOUIS-ALEXANDRE DE BOURBON, Comte de Toulouse, Amiral de France, A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut : Savoir faisons que, sur ce qui nous a été représenté par le Procureur du Roi, que par les anciennes Ordonnances & les Réglemens de la Marine, rendus au sujet du havre de cette ville, & notamment par le Règlement de M. d'Herbigny, du 30 Juin 1676 ; il est défendu aux maîtres des bâtimens qui arrivent en ces rades, d'entrer dans le port avec leurs poudres, & qu'il leur est enjoint de les décharger & mettre dans le magasin qui leur est indiqué par ce même Règlement, & cela pour prévenir les accidens qui pourroient arriver par le feu ; que, quoique par cette disposition il doit être entendu qu'aucun navire ne doit pas non plus entrer dans le havre avec des canons, fusils, pistolets, & autres armes à feu chargées, cependant, sous prétexte qu'elles n'y sont pas nominativement énoncées, il est informé que les maîtres des bâtimens se contentent d'exécuter le Règlement en ce qui concerne la poudre seulement, & qu'ils négligent de faire décharger leurs canons & autres armes à feu, de quoi il a pensé arriver de fâcheux accidens dans le mois de Janvier dernier, ayant été tiré nombre de coups de fusils & pistolets ; en différentes occasions & sur divers prétextes, qu'il y a eu un coup de fusil chargé à balle qui a donné dans la boutique du nommé Camus, Ferblantier, qui demeure sur le port, & un autre coup de fusil chargé à gros plomb, qui a donné dans la boutique du nommé Ganet, & cela sur les deux heures après midi ; que peu s'en est fallu qu'il n'y ait eu des personnes de tuées ; lesquels coups sont sortis des bâtimens qui étoient ou qui sont encore dans le havre : à quoi étant nécessaire de remédier pour le bien & la sûreté du public, ledit Procureur du Roi,

A CES CAUSES, requéroit que les anciens Réglemens & Ordonnances rendus à ce sujet, & notamment le Règlement du havre ci-dessus daté, fussent exécutés selon leur forme & teneur, & en y ajoutant, qu'il fût fait défenses à tous capitaines de navire & autres bâtimens, tant françois qu'étrangers, d'entrer dans le havre

avec leurs poudres ni avec leurs canons, fusils, pistolets & autres armes à feu chargées ; de tirer ou faire tirer pendant qu'ils seront dans le port aucuns coups de fusils, pistolets, canons, ni autres armes sous quelque prétexte & à quelque occasion que ce soit, à peine de 500 liv. d'amende pour la première fois, & de punition corporelle en cas de récidive ; qu'il fût même enjoint aux courtiers d'en informer les maîtres & capitaines qui seront à leur adresse, & que notre Ordonnance seroit lue, publiée & affichée sur le port & par-tout ailleurs où besoin seroit, afin que personne n'en ignorât.

NOUS, FAISANT DROIT sur le requisiatoire du Procureur du Roi, ordonnons que les Ordonnances & Réglemens rendus sur le fait du havre, & notamment celui de M. d'Herbigny, du 30 Juin 1676, seront exécutés selon leur forme & teneur, & en conséquence faisons défenses à tous capitaines & maîtres de navires, barques, & autres bâtimens, tant françois qu'étrangers, d'entrer leurs vaisseaux dans le havre avec leurs poudres & leurs canons, fusils, pistolets & autres armes à feu chargées, de tirer ou faire tirer, étant dans le port, aucuns coups de canons, fusils, pistolets ou autres armes à feu, sous quelque prétexte & à quelque occasion que ce puisse être, à peine de 500 liv. d'amende pour la première fois, & de punition corporelle en cas de récidive : enjoignons aux courtiers à qui seront adressés les bâtimens, d'avertir les capitaines qu'ils aient à décharger leurs poudres & toutes leurs armes avant que d'entrer dans le havre, & y étant entré, de n'y faire tirer aucuns coups d'armes à feu, à peine d'être privés de leurs fonctions ; ordonné que notre présente Ordonnance sera lue, publiée & affichée, tant sur le port que par-tout ailleurs où besoin sera, exécutée nonobstant opposition ou appellation quelconque, & sans préjudice d'icelle. Fait & donné par nous Nicolas Regnaud, Conseiller du Roi au Siege de l'Amirauté de la Rochelle, la charge de Lieutenant dudit Siege vacante, le premier Février 1729.

Signé, REGNAUD.

ORDONNANCE

De l'Amirauté de la Rochelle.

Du 31 Décembre 1757.

DE PAR LE ROI.

Aujourd'hui, trente-un Décembre 1757, A comparu pardevant nous Louis-Théodore Beraudin, Ecuyer, Conseiller du Roi, Lieutenant, Juge ordinaire, civil & criminel, Commissaire-enquêteur, Examineur & Garde-scel du Siege de l'Amirauté de la ville de la Rochelle, le Procureur du Roi de ce Siege, qui nous a dit que la sûreté des ports & havres a été dans tous les temps un objet qui a paru mériter la plus grande attention ; qu'à cet effet il a été jugé nécessaire de prendre toutes les précautions convenables pour garantir d'incendie, & les navires étant dans les havres, & les maisons voisines des quais : que c'est dans cet esprit qu'il faut prendre les dispositions des articles 6, 8, 9, 14 & 15, titre premier, & des articles 4 & 5, titre 2 du livre 4 de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, que par rapport au havre de cette Ville, on a cru devoir user de plus grandes précautions encore, à cause de son peu d'étendue, & que ses quais, du côté sur-tout de la grande rive, sont extrêmement resserrés par le trop grand voisinage des maisons qui le bordent, & dont la plupart ne consistent qu'en échopes & boutiques ou habitations construites de bois & planches simplement, plus exposées par conséquent au danger du feu & à s'embraser promptement ; que ce sont ces motifs qui ont donné lieu d'abord au Règlement de M. d'Herbigny, faisant défenses à tous capitaines & autres gens de mer de petuner dans leurs navires, de même que de faire chauffer le brai ou goudron nécessaire pour le carenage de leurs bâtimens, ailleurs que dans les endroits indiqués ; ensuite à l'Ordonnance du Roi du 21 Janvier 1722, portant défenses à tous maîtres de bâtiment de faire du feu de jour ou de nuit à leur bord dans ledit havre, à peine de 60 liv. d'amende ; & enfin au Règlement de ce Siege du premier Février 1729, qui fait défenses à toutes personnes de tirer des coups de fusils ou autres armes à feu, dans les bâtimens étant dans le même havre, que malgré tant de précautions, toutes les petites maisons qui bordent la grande rive près la tour de la chaîne, viennent de courir risque d'être consumées par le feu, danger qui a menacé en même temps tous les vaisseaux du port, au moyen du feu qui a pris avec violence dans une de ces petites maisons, tout près de laquelle étoient des navires qui ne pouvoient s'éloigner, la mer étant basse, & dont le beau-pré touchoit presque aux flammes ; que sur l'avis qu'il a eu que le feu a pris à cette maison de bois par l'imprudence qu'a eue un maître de navire d'y faire chauffer sa chaudiere de goudron, il se réserve de se pourvoir ainsi que de droit ; mais qu'étant informé que plusieurs de ceux qui occupent ces petites maisons faisant face au havre, sont dans l'habitude de recevoir chez eux des maîtres de navire pour y faire chauffer leur goudron & bouillir leur marmite, il estime qu'il convient de rendre, sans perte de temps, une Ordonnance qui puisse réprimer de pareils abus, & prévenir de nouveaux accidens : en conséquence requiert le Procureur du Roi, qu'il nous plaise, en conformité du Règlement de M. d'Herbigny, & de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, faire défenses à tous maîtres de navire, gens de leur équipage & toutes autres personnes, de faire chauffer du brai ou goudron ailleurs que dans les endroits permis ou autres qui seront indiqués par le maître des quais ; défendre pareillement à tous propriétaires & locataires de boutiques & maisons voisines des quais & y faisant face, de souffrir qu'on y en fasse chauffer, sous quelque prétexte que ce soit, ni toute autre matiere sujette à s'enflammer subitement ; le tout à peine de soixante livres d'amende contre les uns ou les autres, pour la première fois, & de plus grande en cas de récidive, même d'être poursuivis extraordinairement ; comme aussi faire défenses aux propriétaires & locataires des échopes & maisons de bois voisines des quais, de souffrir que les maîtres ou patrons de bâtiment y fassent bouillir leur marmite, à moins qu'entre la cheminée

Nnn ij

& toute cloison, il n'y ait au moins quatre pieds de distance, & encore à la charge de veiller au feu durant tout le temps que la marmite y fera, sur peine de pareille amende, & de répondre de tous les accidens : lequel feu au surplus ne pourra être allumé que le jour, & demeurera interdit la nuit ; à l'effet de quoi le maître de quai sera autorisé, en faisant sa ronde sur le port, à se faire ouvrir les portes desdites maisons pour en visiter les cheminées, & en cas de contravention, il sera tenu d'en faire son rapport pour y être pourvu.

Sur quoi faisant droit du requisitoire dudit Procureur du Roi, nous avons fait très-expres- ses inhibitions & défenses à tous maîtres ou patrons de navires & autres bâtimens de mer, aux gens de leurs équipages & à toutes autres personnes de faire chauffer du brai ou goudron ailleurs que dans les endroits permis par le Règlement de M. d'Herbigny, ou autres emplace- mens vagues qui seront indiqués par le maître des quais : défendons pareillement à tous pro- priétaires & locataires des boutiques & maisons voisines des quais & y faisant face, de souf- frir qu'on y fasse chauffer du goudron, sous quel- que prétexte que ce soit, ni toute autre matière sujette à s'enflammer subitement ; le tout à peine de 60 livres d'amende contre les uns & les autres, pour la première fois, & de plus

grande en cas de récidive, même d'être pour- suivis extraordinairement : comme aussi faisons défenses aux propriétaires & locataires des mai- sons de bois voisines des quais, de souffrir que lesdits maîtres de navire & autres gens de mer, y fassent bouillir leur marmite, à moins qu'entre la cheminée & toute cloison il n'y ait au moins quatre pieds de distance, & encore à la charge de veiller au feu durant tout le temps que la marmite y fera, sur peine de pareille amende & de répondre de tous les accidens, lequel feu au surplus ne pourra être allumé que le jour, & demeurera interdit la nuit ; à l'effet de quoi avons autorisé le maître de quai, en fai- sant sa ronde sur le port, à se faire ouvrir les portes desdites boutiques & maisons pour en visiter les cheminées, & en cas de contraven- tion, lui enjoignons de nous en faire son rap- port, pour y être pourvu suivant l'exigence du cas.

Et fera la présente Ordonnance imprimée, lue, publiée & affichée à la diligence dudit Procureur du Roi, par-tout où besoin sera, afin que personne n'en ignore. Fait & donné par nous Louis-Théodore Beraudin, Ecuyer, Conseiller du Roi, Lieutenant & Juge sūdit, les jour & an que dessus. *Signé à la minute,* BERAUDIN, GRIFFON, & VALIN, Procureur du Roi.

ARTICLE XV.

Enjoignons très-expressement aux hôteliers, cabaretiers, ven- deurs de tabac, cidre, biere & eau-de-vie, ayant maisons & cabarets sur les quais, de les fermer avant la nuit ; & leur défendons d'y recevoir & d'en laisser sortir qui que ce soit avant le jour, à peine de cinquante livres d'amende, pour la première fois, & en cas de récidive d'être expulsés du lieu.

L'Article 12 du titre premier livre 11 de l'Ordonnance du 15 Avril 1689 contient une pareille disposition.

Comme ces hôteliers, cabaretiers & vendeurs d'eau-de-vie ou autres boif- sons, sont les premiers à attirer & entretenir les mariniers dans la débauche, on ne sauroit les veiller de trop près pour les contenir dans les termes de cet article, par la crainte des peines qu'il prononce contr'eux, & pour y faire condamner ceux qui seroient surpris en contravention.

Et c'est dans cette vue que le Règlement de Dunkerque, art. 26, charge le maître de quai » du soin, en faisant sa ronde tous les soirs, de faire fermer » les petites maisonnettes étant sur les quais & jettées, où il se vend de l'eau-

» de-vie ou autres choses , en sorte que personne n'y puisse s'y retirer la nuit. « Il lui est aussi recommandé » de n'en point laisser établir d'autres , non plus » que des boutiques sans permission : « dernière précaution assez inutile , ces permissions étant si aisées à obtenir.

Il convient d'observer ici que lorsque ces petits logemens servant de cabaret , ne sont pas établis sur le revers du quai , la manutention de la police réglée par cet article , n'appartient pas aux Officiers de l'Amirauté , privativement à ceux de la police ordinaire ; mais aux uns & aux autres concurremment , ou par prévention ; à la charge de juger néanmoins , & de prononcer les peines en conformité.

ARTICLE XVI.

Celui qui aura dérobé des cordages , ferrailles ou ustensiles des vaisseaux étant dans les ports , sera flétri d'un fer chaud ; portant la figure d'une ancre , & banni à perpétuité du lieu où il aura commis le délit ; & s'il arrive perte du bâtiment ou mort d'homme pour avoir coupé ou volé les cables , il sera puni du dernier supplice.

La facilité qu'il y a de commettre des vols dans les navires étant dans les ports , & de trouver des receleurs des choses dérobées , jointe à la nécessité de pourvoir , autant qu'il est possible , à la sûreté des propriétaires & maîtres des vaisseaux qui entrent dans les havres , justifie la sévérité des peines portées par cet article , & la prévoyance du législateur dans les deux articles qui suivent.

Les hommes en effet sont devenus si mauvais , qu'il n'y a plus que la crainte des peines qui soit capable de les empêcher de commettre le crime ; & encore l'espérance de l'impunité par le manque de preuves , rend-t-elle ce frein assez souvent inutile.

Cela même exige une attention suivie à découvrir les auteurs & complices des crimes qui troublent la société & déshonorent en même temps l'humanité , & à leur faire subir sans compassion les peines qu'ils méritent.

Ici , la peine du vol des cordages , ferrailles & ustensiles des vaisseaux étant dans un port , est la flétrissure du coupable avec un fer chaud , & le bannissement à perpétuité du lieu où il aura commis le délit. Et si pour avoir coupé ou volé les cables , il a causé la perte du bâtiment , ou la mort de quelque homme , il doit être puni du dernier supplice. *Ita Loccenius , de jure maritimo , lib. 1 , cap. 7 , n. 12 , fol. 81.* Il en faut dire autant du vol des ancres.

Il n'y a là rien de trop rigoureux : il n'est pas même nécessaire , pour encourir la peine capitale , d'avoir coupé ou volé les cables d'un navire étant à l'ancre ; il suffit d'en avoir fait autant des simples cordages avec lesquels le navire étoit amarré au quai , si par-là le bâtiment étant allé à la dérive , s'est perdu , ou s'il s'est ensuivi mort d'homme , puisque la raison est la même & le crime égal.

Quant au simple vol , sans autre suite fâcheuse , la peine prononcée par cet

article , fera également encourue , si , au lieu de cordages , ferrailles ou ustensiles des vaisseaux , on a volé des marchandises ou des vituailles , soit sur le quai ou dans les navires , & soit de jour ou de nuit , sans distinction des gens de mer , d'avec toutes autres personnes , comme charpentiers , portefaix , voituriers , &c.

Mais la matiere étant du grand criminel , il s'agit d'une instruction & d'une procédure en regle , conformément à l'Ordonnance criminelle de 1670 , à la diligence & poursuite du Procureur du Roi.

Cependant l'arrêt des coupables peut être fait sans décret préalable de prise de corps ; c'est lorsque le maître de quai les prend sur le fait , il est autorisé alors à les arrêter , de même que ceux qu'il trouve faisant du désordre ; à la charge d'en dresser son procès-verbal & de le déposer au Greffe , conformément à la sage disposition de l'art. 22 du Règlement de Dunkerque , afin que le Procureur du Roi puisse agir en conséquence & mettre la procédure en regle.

Pour ce qui est du fer chaud portant l'empreinte d'une ancre , au lieu d'une fleur-de-lys ou de toute autre marque , il n'y a rien là de particulier pour le crime dont il s'agit ; la même chose se pratique pour tout autre délit maritime qui mérite flétrissure.

Notre article ne parle que de la peine corporelle , sans rien dire de la peine civile ; mais elle est prononcée par l'art. 5 du tit. des naufrages ci-après , & elle est du quadruple de la valeur des choses volées , outre la restitution.

Il y faut joindre la réparation de tout le dommage qui s'en est ensuivi ; mais non au double , comme l'ordonne l'article premier des Loix Rhodiennes en ces termes : *Si navis in portum vellitus adpellat , & anchoris spoliata fuerit , fuere comprehenso & confesso , lex eum tormentis subjici jubet , ac damnum quod inde accidit , induplum sarcire.*

L'article 2 assujettit à la même peine du double & par action solidaire , l'armateur ou le capitaine du navire qui a consenti au vol fait par les gens de l'équipage ; & cela qu'il s'agisse d'un vol d'ancres ou simplement d'ustensiles du navire , du nombre de ceux qui lui sont nécessaires ou utiles , tels que sont les cordages , les voiles , &c.

Et s'il s'agit d'un vol fait aux marchands chargeurs par l'ordre du capitaine , l'art. 3 , en le soumettant tout de même au paiement du double de la valeur , veut que le matelot , coupable pour lui avoir obéi en cela , reçoive cent coups de verges : *nauta verò qui furtum commisit , centum plagas fuste verberatus accipiat.* Et si ce matelot a fait le vol de son propre mouvement , l'article ajoute *acriter tormentis subjicitur , maxime si aurum surreptum erit , & rem spoliato restituito.*

Les proportions sont assez mal gardées dans la distribution de ces peines ; celles que prononce notre Ordonnance sont plus régulières & plus uniformes. Du reste , nul doute qu'elles ne soient communes à tous les complices du vol , avec action solidaire ; mais hors le cas de complicité , en ce qui concerne même la restitution & la réparation du dommage , le capitaine n'en sera tenu par action civile , comme responsable des faits de ses gens , qu'autant que le vol aura été fait à bord , ou qu'ayant été fait ailleurs & en ayant eu connoissance , il n'aura pas fait ce qui aura dépendu de lui pour faire rendre & restituer les choses volées.

De même du propriétaire ou armateur du navire , à l'égard du vol commis par le maître ou par ses gens , à moins qu'il n'ait profité de la chose volée ; auquel cas il en rendra la valeur quoiqu'il n'ait pas eu connoissance du crime.

La garantie , soit de l'armateur soit du capitaine , ne s'étend pas au delà en pareil cas , attendu qu'il s'agit d'un délit ; ce seroit autre chose s'il n'étoit question que d'un fait simple d'enlèvement sans dessein de vol. Par exemple , si le capitaine ou ses gens s'emparoisent de la chaloupe d'un autre navire , soit pour en avoir besoin ou pour leur plaisir simplement , alors le capitaine & le propriétaire répondroient , non seulement de la valeur de la chaloupe si elle venoit à périr , ou du dommage qu'elle essuyeroit , quoique le maître du navire & de la chaloupe eût consenti , sans rétribution , que l'on s'en servît , mais encore de tous ses dommages & intérêts , si l'on s'en fût emparé à son insu. La raison de différence est qu'en matiere de délit , de crime , il n'y a point de recours & garantie , *nisi actione de in rem verso* ; & que , délit à part , le capitaine répond des faits & des fautes de ses gens , comme le propriétaire ou l'armateur répond des fautes de son capitaine.

Par la Loi Salique , tit. 24 , art. 1 , 2 , 3 & 4 celui qui se servoit de la chaloupe d'un autre , sans son aveu , étoit sujet à une amende de 120 deniers ou 3 sols ; celui qui la voloit devoit payer 15 sols d'amende , & si elle étoit volée dans le navire même , l'amende étoit de 45 sols.

ARTICLE XVII.

FAisons défenses à toutes personnes d'acheter , des matelots & compagnons de bateaux , des cordages , ferrailles & autres ustensiles de navire , à peine de punition corporelle.

IL ne s'agit point là des receleurs , qui , étant convaincus , sont sujets aux mêmes peines que les voleurs , comme étant leurs complices ; mais seulement de ceux qui ne se font point de scrupule d'acheter des choses qui peuvent avoir été volées , & qu'on doit naturellement soupçonner de l'avoir été ; tels que sont des cordages , ferrailles & ustensiles de navires , que des matelots ou autres marins de pareille étoffe cherchent à vendre par eux-mêmes , ou par leurs femmes & enfans , & autres personnes interposées.

L'achat de pareilles choses présentées par des gens de cette espece , ne pouvant être que suspect , il étoit juste d'y pourvoir , en assujettissant les acheteurs à la même peine corporelle. Mais comme l'article ne parle que des matelots & compagnons de navires , on ne doit pas l'étendre aux capitaines & autres officiers des vaisseaux , même aux officiers marins , parce qu'à leur égard , la présomption est que ces effets leur appartiennent légitimement ; de sorte que sans preuve de collusion en pareil cas , il n'y auroit pas lieu d'inquiéter ceux qui auroient acheté d'eux.

Au surplus , s'agissant ici d'une peine corporelle , la procédure ne peut se faire tout de même qu'à l'extraordinaire par voie d'information.

Quoique sur l'article précédent on ait comparé le vol des marchandises à

celui des cordages, ferrailles & ustensiles des vaisseaux, il ne s'ensuit pas qu'il faille tout de même appliquer le présent article à l'achat des marchandises. La raison est qu'il est assez ordinaire que les matelots aient des marchandises en propre au retour des navires, comme du café, du sucre, de l'indigo même. Ce ne seroit en tout cas que, eu égard à la quantité, que les acheteurs pourroient être suspects; le tout sauf les preuves de collusion.

ARTICLE XVIII.

FAisons aussi défenses, sous mêmes peines, à toutes personnes de faire ou vendre des étoupes de vieux cordages de vaisseaux, si ce n'est par ordre des maîtres ou propriétaires des navires, lesquels pourront seulement débiter celles qui proviendront de leurs bâtimens.

CET article a sa source, de même que le précédent, dans les articles 99 & 100 de l'Ordonnance de 1584. Ce n'est pas, comme l'a imaginé le Commentateur, pour conserver l'étoupe nécessaire pour calfater les navires & autres bâtimens de mer, que ces défenses ont été faites; car on ne manque jamais d'étoupe, & le prix n'en varie guere. C'est précisément pour prévenir le vol des cables & autres cordages dont se fait l'étoupe, qu'il a été réglé que nul ne pourroit faire ou en vendre sans l'aveu des maîtres ou propriétaires des navires; c'est-à-dire, si ceux-ci n'ont livré de vieux cables pour en faire de l'étoupe, & la vendre pour leur compte; ou s'ils n'ont vendu ces cables à quelqu'un pour en faire son profit. De sorte que lorsque quelqu'un est trouvé faisant ou vendant de l'étoupe, on est fondé à lui demander où il a pris les cables qui ont produit, & qu'il est obligé de déclarer de qui il les a achetés, sauf la vérification du fait.

Du reste, la fin de notre article est superflue, si elle signifie seulement que les maîtres ou propriétaires de navires ne pourront vendre d'étoupes que celles provenant des cables à eux appartenans: ou si elle veut dire qu'ils n'en pourront vendre qu'autant qu'elles proviendront des cables de leurs bâtimens, elle n'est pas réfléchie. Car enfin qui peut les empêcher d'acheter des vieux cables, quoiqu'incapables de servir à leurs navires, s'ils ne leur sont pas vendus par des matelots.



ARTICLE XIX.

DÉfendons , à peine de concussion , de lever aucuns droits de coutume , quaiage , balifage , lestage , délestage & ancrage , qu'ils ne soient inscrits dans une pancarte approuvée par les Officiers de l'Amirauté , & affichée dans l'endroit le plus apparent du port.

Aucuns droits ne peuvent être levés sur le public , qu'ils ne soient tout ensemble pleinement autorisés & suffisamment connus.

C'est sur ce principe que , par l'article 14 , tit. 4 , liv. premier ci-dessus , concernant le Greffier , il lui est enjoint de mettre dans le lieu le plus apparent du greffe un tableau dans lequel seront écrits les droits de chaque expédition ; que , par l'art. 94 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584 , il a été ordonné qu'il y auroit un tableau placé dans un lieu éminent de chaque Jurisdiction de l'Amirauté , contenant l'énumération des droits maritimes appartenant , tant au Roi qu'aux Seigneurs ; & qu'enfin il a été réglé par diverses Ordonnances , entr'autres par celle du mois de Janvier 1629 , art. 445 , que tous Seigneurs ayant des droits de péage , coutume ou autres , seroient tenus de les faire inscrire dans des pancartes exposées aux yeux du public , dans les lieux de la perception de ces mêmes droits.

Le présent article n'ordonne donc rien de nouveau à ce sujet ; il faut avouer néanmoins que l'obligation d'exposer la pancarte dans l'endroit le plus apparent du port , n'est pas exactement remplie ; mais il y est suppléé par rapport aux droits de M. l'Amiral , par le tableau qu'on en trouve , tant dans le bureau de son Receveur , qu'au greffe de l'Amirauté ; & pour ce qui est des autres droits , par les différens tableaux qu'on en trouve aussi au greffe de l'Amirauté , de sorte qu'il n'est personne qui ne soit suffisamment instruit , ou à portée de s'instruire des droits qui sont à payer aux différens particuliers à qui ils sont attribués.

Au port de la Rochelle , les droits de coutume appartenoient ci-devant au Gouverneur des Tours , qui les faisoit percevoir à titre de ferme ou de régie par le garde de la chaîne du port ; mais ces droits ont été supprimés par Arrêt du Conseil du 13 Septembre 1754. Ceux de quaiage appartiennent aux particuliers qui entretiennent les quais & cales. Pour les droits de balifage , lestage , délestage & ancrage , ils appartiennent à M. l'Amiral , qui en abandonne une partie aux personnes qu'il prépose pour y veiller & en faire la recette. Les droits de quais & cales ont été fixés par le Règlement de M. d'Herbigny , du 30 Juin 1676 , art. 28 , à un sol par tonneau , à condition par les propriétaires desdits quais & cales , de fournir les bois & cables nécessaires pour la charge & décharge , & à six deniers seulement lorsqu'ils ne les fourniroient pas ; à cinq sols pour l'amarrage de chaque bâtiment , & à quinze sols par maline , en cas de séjour. Règlement dont l'exécution a été expres-

fément renouvelée par Ordonnance de l'Amirauté du 7 Septembre 1720, avec défenses aux propriétaires d'exiger de plus grands droits, à peine de cinquante livres d'amende, pour la première fois, & de plus grande peine en cas de récidive.

ORDONNANCE

De l'Amirauté de la Rochelle.

Pour la perception des Droits des Quais & Cales.

Du 7 Septembre 1720.

DE PAR LE ROI.

SUR la remontrance à nous faite par le Procureur du Roi de ce Siege, qu'encore bien qu'il soit dit par le Règlement fait pour le havre par feu M. d'Herbigny, le 30 Juin 1676, art. 28, que les propriétaires des quais & cales ne prendront qu'un sol par tonneau des marchandises qui se déchargeront ou chargeront à leurs quais, en fournissant par eux les bois & cables nécessaires pour la charge & décharge, & moitié lorsqu'ils ne les fourniront pas, cinq sols pour l'amarrage des bâtimens, & quinze sols par maline en cas de séjour; néanmoins il est informé que depuis quelque temps en-cà, il se glisse un abus dans la perception de ces droits, qui tend à la conclusion, en ce que les propriétaires des quais & cales ne fournissent jamais des bois & cables pour les charges & décharges des marchandises; que ce sont d'autres particuliers qui en louent, & que cependant les propriétaires desdits quais & cales se font payer un sol par tonneau, comme s'ils les avoient fournis; & que, quoiqu'un bâtiment ne reste qu'un jour ou deux à leur quai, ils se font payer quinze sols, comme s'ils y avoient resté une maline: & comme c'est une concussion qui ne peut être

soufferte ni tolérée, **NOUS, FAISANT DROIT** sur la remontrance & requisitoire, nous avons ordonné que le Règlement de M. d'Herbigny ci-dessus daté, sera exécuté selon sa forme & teneur; ce faisant, avons fait défenses à tous propriétaires des quais & cales du havre de cette Ville, de prendre plus de six deniers par tonneau des marchandises qui se chargeront ou déchargeront à leur quai, quand ils ne fourniront pas de bois & de cables, & lorsqu'ils en fourniront, un sol; cinq sols pour l'amarrage de chaque bâtiment, & quinze sols par maline en cas de séjour; défenses à eux d'exiger de plus grands droits, à peine de cinquante livres d'amende pour la première fois, & de punition corporelle en cas de récidive: & afin que personne n'en ignore de notre présente Ordonnance, ordonné qu'elle sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera, & exécutée nonobstant opposition ou appellation quelconque, & sans préjudice d'icelles. Fait & donné par nous Vincent Bouzitat, Ecuyer, Sieur de Selignes, le 7 Septembre mil sept cent vingt. *Signé à la minute*, **BOUZITAT DE SELINES ET NECTOUX.**

ARTICLE XX.

LES pieux, boucles & anneaux destinés pour l'amarrage des vaisseaux, & les quais construits pour la charge & décharge des marchandises, seront entretenus des deniers communs des villes, & les Maires & Echevins obligés d'y tenir la main, à peine d'en répondre en leur nom.

Cela est bon pour les ports où il n'y a point de droits de quai & cale au profit des particuliers ; car alors c'est à eux à entretenir les quais & cales convenablement , & c'est aussi ce que décide l'article suivant en termes formels.

Si cet entretien étoit aux frais de la Ville , il n'est pas douteux que les Maires & Echevins ne fussent autorisés à faire percevoir au profit de la Ville, ces mêmes droits de quais & cales.

A R T I C L E X X I.

Seront néanmoins tenus des réparations & entretien des quais , boucles & anneaux , ceux qui jouissent des droits de coutume ou quaiage sur les ports & havres , à peine de privation de leurs droits qui seront appliqués au rétablissement des ruines qui s'y trouveront.

Il est juste que ceux qui retirent un salaire pour l'usage d'une chose destinée au service du public , d'autrui , en un mot , entretiennent cette chose de manière qu'elle soit utile suivant sa destination ; ainsi notre article est de toute équité.

Cela au reste avoit déjà été décidé de la sorte par l'article 27 du Règlement de M. d'Herbigny pour le port de la Rochelle , avec injonction au maître de quai , en cas de négligence de la part des propriétaires , de réparer & entretenir leurs quais & cales , & d'y mettre des ouvriers à leurs frais.

Notre article dit : à peine de privation de leurs droits , qui seront appliqués au rétablissement des ruines qui s'y trouveront ; ce qui , en revenant à peu près au même , est néanmoins plus doux pour les propriétaires ; car il ne s'agit pas ici d'une privation absolue & perpétuelle de leurs droits , mais seulement d'une suspension ou privation accidentelle qui ne durera que jusqu'à ce qu'on ait retiré de ces droits de quoi payer le coût des réparations qui auront été faites à leur défaut. Et c'est en cela que leur sort est plus doux , que si l'on mettoit des ouvriers à leurs frais pour faire ces réparations , & qu'aussitôt après il fût délivré exécutoire contr'eux du montant de la dépense faite à ce sujet.

Mais tout cela suppose une procédure , n'étant pas naturel qu'ils soient dépouillés par voie de fait de la perception de leurs droits. Il est donc question , lorsqu'ils sont en demeure de faire des réparations , de les appeler à la Requête du Procureur du Roi , après avoir constaté les réparations par un procès-verbal , pour se voir condamner de satisfaire en tel délai qui sera fixé par le Juge , & qui sera plus ou moins bref selon la nature des réparations. Ce Jugement signifié sans qu'il ait eu son effet , il convient de les assigner de nouveau , pour voir dire qu'ils seront tenus de faire les réparations dans un autre délai , sinon & à faute de ce faire , qu'il sera permis au Procureur du Roi & à la diligence du maître de quai , de les faire faire à leurs frais ; à l'effet de quoi il sera autorisé à saisir les droits de quai & cale à eux appartenans , & d'en faire faire

la régie jusqu'à concurrence de ce qui sera nécessaire pour le remboursement du coût des réparations & pour le payement des dépens.

S'il arrivoit néanmoins que les réparations fussent si considérables, que le produit des droits qui sont assez modiques, ne fût pas capable d'y suffire de plusieurs années, ce seroit un embarras par la difficulté de trouver quelqu'un qui voulût faire les avances, même avec intérêt. En ce cas il semble qu'on pourroit faire condamner ces propriétaires de faire les réparations absolument, sur peine de privation pour toujours de leurs droits, dont la réunion se feroit alors au profit du Corps de Ville, à la charge du rétablissement des lieux & de les entretenir à l'avenir, relativement à l'article précédent.

Cela ne seroit pourtant pas sans difficulté; c'est pourquoi, & pour prévenir tout inconvénient à cet égard, il convient que les officiers de l'Amirauté veillent aux réparations des quais & cales, de manière à ne pas les laisser grossir, & qu'ainsi le remède puisse être également prompt & facile.

ARTICLE XXII.

ENjoignons aux Maires, Echevins, Syndics, Jurats, Capitouls & Consuls des villes dont les égouts ont leur décharge dans les ports & havres, de les faire incessamment garnir de grilles de fer; & aux Officiers de l'Amirauté d'y tenir la main, à peine d'en répondre en leurs noms.

Cela avoit déjà été ordonné par l'article 7 de l'Arrêt du Conseil du 29 Mars 1670, & en particulier pour le port de la Rochelle, par l'article 35 du Règlement de M. d'Herbigny. Depuis cela a été aussi confirmé par l'article 3, tit. 4, liv. 11 de l'Ordonnance du 15 Avril 1689.

Ces grilles de fer que les Officiers de l'Amirauté sont chargés de faire mettre aux frais de la ville, aux égouts qui ont leur décharge dans le havre, ne doivent s'entendre naturellement que de l'issue de ces égouts dans le port, & point du tout de leur entrée qui est dans l'intérieur de la ville, puisque leur Jurisdiction ne s'y étend pas.

En cette partie, c'est donc à la Police ordinaire de la ville à y pourvoir & à faire garnir de grilles de fer l'entrée de chaque égout, parce que sans cela, non seulement, ce pourroit être une occasion de cacher des meurtres, mais encore ce seroit manquer l'objet de l'Ordonnance, qui est d'empêcher les immondices de la ville d'entrer dans le havre.

Que serviroit en effet que l'issue de l'égout dans le port fût grillée, si la partie extérieure ne l'étoit pas? Cette grille de l'issue seroit bientôt bouchée, sans autre remède, que de l'enlever pour faire tomber les matieres d'encombrement dans le havre. Opération nuisible par elle-même & qu'il faudroit encore répéter souvent; au lieu qu'en fermant l'entrée de l'égout par une grille, rien n'est plus facile que de la tenir libre pour l'écoulement des eaux, & d'empêcher que rien ne s'y insinue, capable d'embarrasser le passage.

A Bordeaux les Officiers de l'Amirauté n'ont pas cette inspection, ni sur aucune autre partie de la police du port ; ce sont les Jurats. Voyez *suprà* art. 6, tit. 2 du livre premier.

ARTICLE XXIII.

N'Entendons toutefois, par la présente Ordonnance, faire préjudice aux Réglemens particuliers faits pour la police d'aucuns ports, qui se trouveront dûement autorisés, ni aux Jurats, Echevins & autres Juges qui en auront la connoissance ; à l'effet de quoi les Réglemens & les pieces justificatives de leur compétence seront par eux mises entre les mains du Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, six mois après la publication de la présente Ordonnance ; faute de quoi elle sera exécutée à leur égard selon sa forme & teneur.

Ainsi tous les articles de cette Ordonnance concernant la police des ports, ne sont des loix que pour les ports & havres qui n'étoient pas déjà assujettis à des Réglemens particuliers. A l'égard de ceux qui en avoient de ces Réglemens particuliers, notre Ordonnance n'a point entendu y toucher, pourvu que ces Réglemens fussent dûement autorisés ; du nombre desquels est celui du 30 Juin 1676, fait pour le port de la Rochelle par M. d'Herbigny, Commissaire du Conseil, conjointement avec M. de Muin, Intendant du pays d'Aunis & des Isles adjacentes.

De sorte que, quoique ces Réglemens particuliers aient quelques dispositions contraires à celles de la présente Ordonnance, elles ne doivent pas moins être suivies, comme étant fondées sur des raisons de convenance propres & particulières à l'état de chaque port ; & à plus forte raison, si elles ne font qu'ajouter d'autres précautions à celles prises par l'Ordonnance. Mais par rapport aux objets prévus par l'Ordonnance, sur lesquels ces Réglemens ne se sont pas expliqués, nul doute qu'en cette partie l'Ordonnance ne doive être exécutée dans ces mêmes ports comme dans les autres, puisqu'à cet égard il est vrai de dire qu'ils n'ont pas de Réglemens particuliers.

D'un autre côté, comme l'Ordonnance n'a pas pu tout prévoir, rien n'a empêché qu'il n'y ait été suppléé par des Réglemens particuliers, postérieurement faits par les Officiers d'Amirauté. Et ces Réglemens doivent sans difficulté être suivis, dès que, sans avoir rien de contraire à l'Ordonnance, ils n'ont fait que l'étendre ou l'expliquer ; tel qu'est entr'autres le celebre Règlement de l'Amirauté de Dunkerque du 23 Décembre 1690.

Quant à l'attribution de Jurisdiction, le droit de connoître de tout ce qui regarde la police des ports & havres, de même que de tout ce qui a rapport à la navigation & aux contrats maritimes, a de tout temps appartenu si naturellement aux Officiers de l'Amirauté, qu'il est étonnant que dans quelques ports il ait pu s'établir un usage contraire, en faveur des Jurats, Echevins ou autres Juges.

Cependant c'est ce que le présent article a supposé ; & non seulement il l'a supposé , mais encore il a présumé que cet usage pouvoit être exempt d'usurpation , comme étant fondé sur des Réglemens & autres titres particuliers , attributifs de la compétence à d'autres Juges que ceux de l'Amirauté.

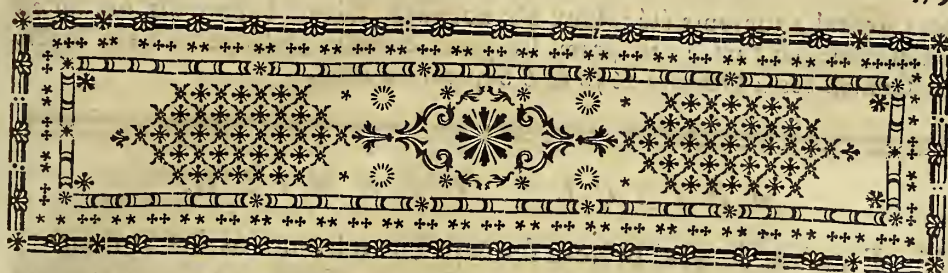
Mais aussi , comme cela formoit une exception contraire à la regle générale , le législateur ne voulant approuver cette même exception qu'autant qu'elle se trouveroit légitimement établie ou pleinement autorisée , ordonna que ceux qui prétendoient la conserver & s'y faire maintenir , seroient tenus de mettre dans six mois , entre les mains du Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine , les Réglemens & les pieces justificatives de leur compétence ; faute de quoi la présente Ordonnance seroit exécutée selon sa forme & teneur ; c'est-à-dire , qu'ils seroient déchus de leur prétendu droit de compétence , sans pouvoir désormais disputer la compétence aux Officiers de l'Amirauté , nonobstant tout usage & toute possession contraire , qu'on ne pourroit regarder , à défaut de titres pour l'appuyer , que comme une usurpation.

D'où il s'ensuit qu'il n'y a que les Jurats ou autres Juges , maintenus depuis cette Ordonnance dans le droit & possession de connoître de ces sortes de matieres au préjudice des Officiers de l'Amirauté , qui ayent effectivement aujourd'hui droit d'en connoître. De sorte que toute nouvelle tentative , de la part des Jurats , Maires & Echevins , des Officiers des Eaux & Forêts , & de tous autres Juges , seroit absolument inutile & rejettable , sans autre examen , faute par eux de s'être pourvus dans le temps fixé par cet article , pour faire valoir leurs prétentions.

De tous les opposans à l'exécution de cette Ordonnance , les plus considérables par l'étendue de leurs prétentions , furent les Jurats de Bordeaux. Ils ne se contenterent pas de réclamer toute la police du port , ils demanderent encore à être maintenus dans le droit & possession de connoître du lestage & délestage des vaisseaux ; de la vente & achat du poisson dans les bateaux & sur les greves ; des corps noyés , & des crimes commis sur le port & dépendances ; de faire les fonctions de maître de quai , de recevoir les maîtres charpentiers , &c. de veiller à l'entretien des tonnes & balises. Ils formèrent enfin diverses autres prétentions , à l'occasion desquelles il intervint un Arrêt du Conseil du 7 Juillet 1687 , qui , en les déboutant de quelques-unes , leur adjugea les autres ; au moyen de quoi la Jurisdiction de l'Amirauté dans le port de Bordeaux a été fort resserrée. Voyez à ce sujet *suprà* l'article 6 , titre 2 , livre premier.

Par rapport au droit de nommer le maître de quai , la ville de Bordeaux n'est pas la seule où M. l'Amiral n'en jouit pas. Voyez à ce sujet l'article premier du titre qui suit.





TITRE II.

DU MAISTRE DE QUAI.

 * L *

 E maître de quai , pour ce qui appartient à la police , est dans un port de commerce ce qu'est le capitaine de port dans un port de Marine Royale & Militaire.

C'est à M. l'Amiral qu'il appartient de donner la commission de maître de quai , de même que toutes les autres commissions concernant la Marine dans les ports de commerce. Les Officiers de l'Amirauté ne peuvent y pourvoir que par provision , en attendant la commission de M. l'Amiral , afin que le service n'en souffre pas. Ils en usent aussi de la sorte , même pour les emplois qui ne sont pas de nature à être recherchés , & auxquels par cette raison M. l'Amiral ne juge pas à propos de nommer : tels que sont ceux de gardes-côtes , pour veiller à ce qui se passe sur le rivage , & aux effets que la mer y jette , des compteurs de morue , &c. parce qu'ils n'ont droit de délivrer ces sortes de commissions qu'au nom de M. l'Amiral , & en attendant qu'il veuille y pourvoir.

Celle de maître de quai est trop importante pour être négligée. Ce ne sont pourtant pas les émolumens de cet emploi qui le rend considérable ; c'est le pouvoir qui y est attaché , par l'inspection qu'il donne sur tout ce qui regarde la police du port. C'est pourquoi dans le nombre d'aspirans qui se présentent d'ordinaire pour occuper cette place lorsqu'elle vient à vaquer , il conviendrait que le choix ne fût balancé qu'entre ceux qui , aux connoissances requises pour la remplir avec intelligence , joindroient , non seulement une réputation de probité bien établie , mais encore une certaine aisance de facultés accompagnées d'une naissance exempte de mépris , ou du moins qui fût rachetée par de longs services dans la navigation ; car enfin , en tout poste qui donne droit de commander , il faut rendre le commandement respectable ; & le commun des hommes , même parmi le peuple , ne respecte que ceux qu'il estime. Dès qu'il croit avoir des raisons de ne plus estimer , quoiqu'entraîné & subjugué par la crainte des peines , il obéit moins qu'il ne cède à la nécessité.

Si l'on trouve que ces réflexions sont de trop , étant faites à l'occasion de la place du maître de quai , on n'aura pas une juste idée de cet emploi , qui , tout subalterne qu'il est , ne peut être regardé comme mécanique , qu'autant que les fonctions en seront mal remplies. Quoi qu'il en soit ,

M. l'Amiral a toujours été jaloux d'y nommer, suivant le pouvoir qui lui en est attribué par l'art. 4, tit. prem. liv. prem. ci-dessus, relativement aux Arrêts du Conseil des 4 Octobre 1650 & 6 Septembre 1661.

ARTICLE PREMIER.

LE maître de quai prêtera serment entre les mains du Lieutenant, & fera enregistrer sa commission au Greffe de l'Amirauté du lieu de son établissement.

Toutes les commissions de maître de quai, accordées par M. l'Amiral, exigent de ceux qui les obtiennent qu'ils soient de bonnes vie & mœurs, qu'ils professent la Religion Catholique, Apostolique & Romaine; qu'ils soient âgés de vingt-cinq ans accomplis; qu'ils aient la capacité & l'expérience requises au fait de la Marine; & du reste, conformément à cet article, qu'ils prêtent serment entre les mains du Lieutenant de l'Amirauté, & que leurs commissions soient enregistrées au Greffe de l'Amirauté du lieu de leur établissement, le tout avant de pouvoir faire aucunes fonctions.

De sorte que les pourvus de ces commissions, ne peuvent être reçus que sur une information ou attestation de vie & mœurs, sur des preuves, tant de catholicité que de l'âge de vingt-cinq ans accomplis, & sur des certificats de la capacité & expérience requises.

Il en est de même, après tout, des autres commissions que donne M. l'Amiral, excepté, à l'égard de la preuve de catholicité, les commissions d'interpretes des langues étrangères, lorsque dans le lieu on ne peut pas trouver d'interpretes catholiques.

Quoique le droit de l'Amiral, de nommer à la place de maître de quai, fasse partie des plus anciennes prérogatives de sa charge, & que, confirmé par Arrêts du Conseil des 14 Octobre 1650 & 6 Septembre 1661, il ait été expressément renouvelé par la présente Ordonnance, il y a pourtant quelques ports dans lesquels il ne l'exerce pas.

Au Havre-de-Grace c'est le Gouverneur qui y commet, en conséquence d'une ancienne possession, qui, quoiqu'usurpée dans l'origine, lui a été confirmée par Arrêt du Conseil du 5 Septembre 1686.

A Bayonne ce sont les Maire & Echevins qui y nomment, en vertu aussi d'un Arrêt du Conseil du 7 Juillet 1687.

Par un autre Arrêt du même jour les Jurats de Bordeaux ont pareillement été confirmés & maintenus dans la possession où ils étoient de faire par eux-mêmes les fonctions du maître de quai, de même que dans la jouissance de plusieurs autres droits qui appartiennent naturellement à M. l'Amiral ou à la Jurisdiction de l'Amirauté. Sur quoi voir l'art. 6, tit. 2 du liv. premier ci-dessus.

A leur exemple, les Echevins de la ville de Rouen ayant prétendu faire valoir la possession où ils s'étoient mis, de commettre un officier pour avoir soin de la police des quais, auquel officier ils donnoient la qualité de *super-viseur*; & en conséquence s'étant opposés à ce que le sieur François Stal-
kener,

kenner , pourvu par M. le Comte de Toulouse de la commission de maître de quai à Rouen , en exerçât les fonctions , ils n'eurent pas le même succès. Par autre Arrêt du Conseil du 5 Février 1691 , il fut ordonné que ledit Stalkener jouiroit de la charge de maître de quai dont il avoit été pourvu par M. l'Amiral ; en conséquence , qu'il en feroit toutes les fonctions sans aucune exception , avec défenses auxdits Echevins & à tous autres de le troubler , à peine de tous dépens , dommages & intérêts.

S'il est quelques autres ports où M. l'Amiral ne jouisse pas de cette prérogative , ce ne peut être qu'en vertu de quelque exception portant l'empreinte de l'autorité royale. L'usage seul ne seroit pas capable de le priver d'un droit inhérent à sa charge , & d'autant moins sujet à prescription , que tous les droits de cette importante charge sont royaux , & comme tels ne peuvent être possédés légitimement qu'en vertu d'une concession du Roi bien justifiée , ou du moins raisonnablement présumée.

Ceci reçoit son application à tous les autres attributs de l'office d'Amiral.

ARTICLE II.

IL aura soin de faire ranger & amarrer les vaisseaux dans le port ; veillera à tout ce qui concerne la police des quais , ports & havres , & fera donner pour raison de ce toutes assignations nécessaires.

UNE des fonctions du maître de quai , est de faire ranger & amarrer les vaisseaux dans le port , parce que cela concerne spécialement la police des quais , à laquelle il est chargé de veiller. C'est aussi la disposition de l'article premier du Règlement de Dunkerque.

On conçoit en effet quelle confusion ce seroit , & le trouble qui en pourroit résulter , si les capitaines ou conducteurs des navires étoient les maîtres de se placer en tel endroit du port ou du quai qu'ils jugeroient à propos de choisir ; ou si , une fois placés , il leur étoit libre de garder toujours la même place.

D'un autre côté , si les vaisseaux n'étoient pas amarrés convenablement , à chaque marée ils se heurteroient & se causeroient des avaries les uns aux autres. Il falloit donc établir un ordre à ce sujet ; & c'est au maître de quai à y présider.

Mais , parce qu'il pourroit favoriser des capitaines au préjudice des autres , si la préférence des places eût été laissée absolument à sa disposition , il a été pourvu par l'article 4 du titre précédent ; aux termes duquel les vaisseaux dont les maîtres auront les premiers fait leur rapport , c'est-à-dire , se seront présentés les premiers avec la preuve de leur rapport , seront aussi les premiers rangés à quai , pour être plus à portée d'y décharger leurs marchandises ; après quoi ils peuvent être contraints de se retirer pour faire place à d'autres qui ont des marchandises à décharger , sauf à reprendre la même

place ou une autre convenable au quai , lorsqu'ils seront en état de prendre leur chargement pour s'en retourner.

Par cet arrangement chacun est servi à son tour , & le commerce conserve son activité , qui est l'ame de ses opérations. Pour quelques particularités concernant le port de la Rochelle , voir ce qui a été observé sur ledit article 4 du titre précédent.

Pour ce qui est de l'amarrage , l'art. 3 du même titre précédent , veut qu'il soit fait aux anneaux & pieux destinés à cette fin , à peine d'amende arbitraire ; de sorte que , sur l'un ou l'autre objet , il n'est pas libre au maître de quai d'en ordonner autrement ; s'il s'en avisoit néanmoins , il faudroit lui obéir provisionnellement , sauf à en porter des plaintes aux Officiers de l'Amirauté pour y remédier ; car le Commentateur n'y a pas pensé , lorsqu'il a dit que le maître de quai exerçoit la police à l'exclusion des Officiers de l'Amirauté. C'est à ceux-ci spécialement qu'appartient la police du port & des quais ; & si le maître de quai l'exerce , ce n'est que sous leur direction : il est à leur égard comme les commissaires de police par rapport au Lieutenant-Général de police.

C'est par une suite de la même erreur que le Commentateur a ajouté , au sujet des assignations à donner pour contravention à la police , qu'elles doivent être données à la Requête du maître de quai , en son nom , & non à la Requête du Procureur du Roi. Il est vrai que de la manière que notre article est conçu , le maître de quai paroît autorisé à faire donner les assignations en son nom ; mais il n'est pas douteux qu'il ne soit mieux de les donner à la Requête du Procureur du Roi , après l'en avoir prévenu & en avoir obtenu son agrément. Aussi , est-ce la pratique constante , parce que le soin de veiller à la manutention de la police le regarde essentiellement ; & ce ne seroit que dans le cas où il refuseroit d'entrer dans les vues du maître de quai , que celui-ci pourroit , par extraordinaire , se pourvoir en son nom. Autre chose seroit si le maître de quai avoit quelque demande à former pour le payement de ses droits , ou pour quelque trouble à lui fait dans l'exercice de ses fonctions , quoique relatives à l'exercice de la police ; alors les assignations devroient effectivement être données à sa Requête & en son nom , sauf au Procureur du Roi , en donnant ses conclusions , à appuyer ou à improuver ses demandes.

A R T I C L E I I I .

SEra tenu , au défaut du capitaine du port , lorsqu'il y aura de nos vaisseaux dans le havre , de faire les rondes nécessaires autour des bassins , & de coucher toutes les nuits à bord de l'Amiral.

CET article , qui n'a d'application qu'aux ports de Marine Royale où se fait aussi le commerce maritime , est devenu inutile depuis l'Ordonnance du 15 Avril 1689. En effet , le capitaine de port étant représenté en son absence par le Lieutenant , & l'un & l'autre par l'Enseigne , il seroit

difficile que le maître de quai fût dans le cas de faire ce qui est prescrit par cet article ; & d'autant plus , qu'à supposer que tous ces officiers fussent absens , l'Intendant de la Marine ne manqueroit pas de charger quelqu'autre officier de ce soin.

ARTICLE IV.

EMpêchera qu'il soit fait de jour ou de nuit aucun feu dans les navires , barques & bateaux , & autres bâtimens marchands ancrés ou amarrés dans le port , quand il y aura de nos vaisseaux.

IL n'est question ici que de l'intérêt des vaisseaux du Roi. En ce qui concerne la police générale à cet égard , tendante à préserver du feu les bâtimens marchands étant dans les ports & havres , il faut recourir à l'art. 14 du titre précédent , *ubi vide notata*.

On y verra que ce n'est plus seulement par rapport aux vaisseaux du Roi qu'il est défendu de faire aucun feu , de jour comme de nuit , sur les bâtimens marchands étant dans les ports.

ARTICLE V.

Indiquera les lieux propres pour chauffer les bâtimens , goudronner les cordages , travailler aux radoubs & calfats , & pour lester & délester les vaisseaux ; & il aura soin de poser & entretenir les feux , balises , tonnes ou bouées aux endroits nécessaires , suivant l'usage & la disposition des lieux.

LE droit d'indiquer les lieux propres à chauffer les bâtimens , &c. dans le port , est une dépendance naturelle des fonctions du maître de quai , puisque c'est à lui à veiller à ce qu'il ne se fasse du feu dans le havre qu'autant qu'il y a nécessité. Du reste il faut rapprocher de cet article , le huitieme du titre précédent.

Par rapport au lestage & délestage des vaisseaux , le maître de quai n'indique les lieux pour le faire , qu'autant que M. l'Amiral n'a pas pourvu quelqu'autre d'une commission particuliere pour y veiller. Mais cela n'empêche pas qu'il n'ait inspection sur le délesteur , à l'effet d'avertir les Officiers de l'Amirauté des prévarications dont il auroit connoissance. Il y est même obligé par l'article 8 du titre 4 ci-après , sur peine d'en répondre en son nom , & d'amende arbitraire.

Il est pourtant vrai que cette peine n'a lieu contre lui , qu'autant qu'un autre n'est pas commis au lestage & délestage ; & que lorsqu'il y a un commis particulier , c'est celui-là seul que cette peine regarde. Ce qui n'empêche pas , encore une fois , que le maître de quai n'ait droit de se plaindre des contra-

ventions qui peuvent être commises à ce sujet Au surplus, l'un & l'autre ne peuvent indiquer que les lieux marqués & destinés pour le lestage & délestage. Il ne leur est pas permis d'en indiquer d'autres de leur chef, que les Syndics & Echevins des villes y aient intérêt, ou non, relativement à l'art. 2 du titre 4 ci-après, déjà cité. Ce droit n'appartient qu'aux Officiers de l'Amirauté, qui n'en usent, après tout, qu'en prenant l'avis des personnes expérimentées dans ce genre, sur le choix des lieux les plus convenables.

Pour la manière de lester & délester, voir le même titre 4.

Quant au soin de poser & entretenir les feux, balises, &c. de droit il regarde le maître de quai; mais cela dépend de l'usage de chaque port. Ce qui est généralement observé par-tout, c'est qu'il a inspection sur tous ces objets, pour avertir les Officiers de l'Amirauté des manquemens des adjudicataires aux engagements de leurs adjudications respectives.

Il a déjà été observé qu'à Bordeaux tout ce qui regarde la police du port & les fonctions du maître de quai, appartient aux Jurats, en conséquence de l'Arrêt du Conseil du 7 Juillet 1687, rapporté sur l'art. 6 tit. 2 du liv. premier ci dessus.

ARTICLE VI.

LUI enjoignons de visiter une fois le mois, & toutes les fois qu'il y aura eu tempête, les passages ordinaires des vaisseaux, pour reconnoître si les fonds n'ont point changé, & d'en faire son rapport à l'Amirauté, à peine de cinquante livres d'amende pour la première fois, & de destitution en cas de récidive.

LA même injonction est faite aux pilotes lamineurs, par l'article 15 du titre qui les concerne, & de donner avis, tant aux Officiers de l'Amirauté qu'au maître de quai, des changemens qu'ils auront remarqués dans les fonds & les passages ordinaires des vaisseaux; de même que des tonnes & balises qu'ils auront trouvées déplacées. Tout cela en effet est de grande conséquence pour la sûreté de la navigation; mais il est des ports où cela est beaucoup plus intéressant qu'en d'autres, & delà dépend le plus ou le moins de vigilance à cet égard. Toujours est-il vrai que le maître de quai seroit reprehensible & punissable, aux termes de cet article, s'il se rendoit coupable de négligence sur ce point, & qu'il en résultât quelque inconvénient.

En certains ports les passages des vaisseaux seroient toujours les mêmes & ne seroient sujets à aucuns embarras, si des maîtres de bâtimens, étrangers sur-tout, par avarice & par envie de nuire tout à la fois, ne déposoient pas furtivement à la faveur des ténèbres, une partie de leur lest aux approches de l'entrée du havre ou du canal qui y conduit.

On ne peut douter qu'ils n'en usent de la sorte; & cependant la difficulté de les convaincre de leur prévarication, les soustrait presque toujours à la rigueur des peines qui y sont attachées.

ARTICLE VII.

IL pourra couper, en cas de nécessité, les amarres que les maîtres ou autres étant dans les vaisseaux, refuseront de larguer, après les injonctions verbales qu'il leur en aura faites & réitérées.

IL est des opérations pour la manœuvre des vaisseaux, lorsqu'il s'agit de les faire sortir du port ou de les y ranger, soit pour les placer au quai, soit pour les en éloigner & leur faire prendre place ailleurs; il est, dis-je, des opérations de cette nature qui ne souffrent aucun retardement à cause de la marée dont il faut profiter. Et c'est le cas de nécessité dont parle notre article, où le maître de quai est autorisé à enjoindre verbalement à tous ceux qui sont sur les navires dont les autres gênent les opérations, de les larguer, & sur leur refus, à couper lui-même ces amarres par voie de fait, & sans aucune formalité de procédure, attendu la circonstance qui exige célérité.

Il est pourtant vrai qu'une seule injonction ne suffit pas même alors, & que l'article veut qu'elles aient été réitérées; mais comme il n'en fixe pas le nombre, le doute reste sur la quantité.

Pour le lever, ce doute, on ne peut mieux faire que d'avoir recours au célèbre Règlement fait par l'Amirauté de Dunkerque le 23 Décembre 1690, pour servir d'instruction au maître de quai de ladite ville. L'article 6 porte qu'il pourra couper les câbles & amarres qui nuiront à ces opérations, après avoir averti deux fois au moins de les larguer, & qu'il n'y aura pas été satisfait; que le refus ait été formel ou tacite. L'article ajoute qu'il fera en outre assigner les contrevenans pour l'amende; ce qui, quoique rigoureux, paroît juste au fonds pour maintenir l'ordre & la subordination.

On comprend qu'il résulte de là, par une conséquence nécessaire, que ceux dont les amarres ont ainsi été coupées par leur faute, n'en peuvent demander la valeur en tout ni en partie. Mais si le maître de quai avoit agi sans nécessité ou avec trop de précipitation, de manière qu'il fût vérifié par l'audition sommaire des témoins qu'il eût tort, il seroit sans difficulté tenu du paiement du prix des amarres coupées, à dire d'experts: & d'un autre côté, s'il étoit reconnu qu'il n'étoit pas au pouvoir de ceux dont les amarres auroient été coupées d'obéir aux injonctions, par quelque embarras servant d'excuse raisonnable, ce seroit le cas de réputer avarie commune la perte de ces amarres, de la même manière qu'on en use en fait d'abordage fortuit, ou dont la faute ne peut être imputée à une personne plutôt qu'à une autre.

Les fonctions & les obligations du maître de quai ne sont pas, à beaucoup près, toutes exprimées dans les six derniers articles de ce titre. Comme par l'article 2 il est chargé de tout ce qui concerne la police des quais, il s'ensuit que l'exécution de presque tous les articles du titre précédent le regardent, sinon directement pour quelques-uns, du moins à l'effet d'avertir de leur infraction les Officiers de l'Amirauté. Outre cela il est dénommé dans l'article 16 du tit. suivant, & dans le huitième du titre 4, sans compter que tout ce qui

appartient au lestage & délestage des vaisseaux fait partie de ses devoirs , lorsqu'un autre n'est pas chargé de ce soin par une commission particulière.

Mais notre Ordonnance n'a pas pourvu à tout ce qui le concerne ; & comme elle n'a point dérogé , art. 23 du titre précédent , aux Réglemens antérieurs , dûement autorisés , en les supposant même contraires , elle n'a pas empêché non plus qu'il n'en fût ajouté d'autres par des Réglemens postérieurs. Ainsi c'est dans les Réglemens particuliers à chaque port qu'il faut prendre le supplément de l'Ordonnance.

Celui du port de la Rochelle fait par M. d'Herbigny , Commissaire du Conseil , en date du 30 Juin 1676 , porte , art. 1er , que le maître de quai sera tenu de se rendre chaque jour sur le port à l'heure de la marée , & de faire sa ronde chaque nuit sur les quais & cales , à peine de 50 liv. d'amende pour la première fois , & de destitution en cas de récidive.

L'article 23 du Règlement de Dunkerque du 23 Décembre 1690 , ajoute , qu'il sera continuellement sur les quais , au moins depuis le tiers du jusant jusqu'à ce que la marée soit retirée des deux tiers.

Par l'article 3 du Règlement de M. d'Herbigny , il est fait défense au maître de quai d'avoir aucunes barques , chaloupes ni gabares , sous son nom ou de personnes interposées , & d'y prendre aucun intérêt directement ni indirectement , à peine de destitution.

Rien de plus sage que cette disposition qui ne se trouve pas néanmoins dans le Règlement de Dunkerque. On s'est contenté de défendre dans l'art. 27 au maître de quai , d'exiger des maîtres de navires & des pêcheurs , aucune marchandise , ni poisson , ni autre chose , pour son salaire , que ce qui lui est attribué par le tarif dressé à ce sujet. Défenses qui , quoique de droit , ont été faites tout de même dans le Règlement de l'Amirauté de la Rochelle du 21 Octobre 1730 , art. 6 , confirmé par l'Arrêt du Conseil du 7 Septembre 1737 , dont il sera parlé dans peu.

Mais d'ailleurs ce Règlement de Dunkerque contient quantité d'articles bien digérés qui expliquent l'Ordonnance ou qui y ajoutent. Ils ont été adaptés à divers articles du titre précédent ; ceux qui n'ont pu y trouver place , sont :

L'article 20 , qui ordonne au maître de quai de se faire représenter par chacun des maîtres ou patrons des navires qui voudront sortir , les passe-ports & congés qui leur auront été délivrés dûement enrégistrés ; faute de quoi il doit les arrêter & en donner avis.

L'article 29 , qui lui enjoint d'avoir un registre coté & paraphé où il écrira tous les jours les noms des maîtres des vaisseaux qui entreront & sortiront , (ce que l'on trouve tout de même dans le Règlement de l'Amirauté de la Rochelle dudit jour 21 Octobre 1730 , art. 4) & le nombre d'équipage que chacun d'eux aura , ensemble le nom des passagers , tant de ceux qui débarqueront que de ceux qui auront la permission de s'embarquer.

L'article 30 , enfin , lui impose une obligation qui est encore de droit ; savoir , d'avertir de tout ce qui arrivera d'intéressant sur les quais & dans le port , & des contraventions à la police ; de même aussi l'art. 5 du Règlement de la Rochelle du 21 Octobre 1730.

Les droits & vacations du maître de quai ne sont pas uniformes dans le Royaume ; leur taux dépend des différens Réglemens faits à ce sujet pour cha-

que port. Par-tout on a cherché à les modérer autant qu'il étoit possible, en les proportionnant néanmoins à la peine & au travail du maître de quai. C'est ce qui a donné lieu à la différence des Réglemens, les uns ayant égard à la qualité des bâtimens, les autres à leur jauge; d'autres distinguant les bâtimens françois des bâtimens étrangers, & ceux du cabotage d'avec ceux navigeans au long cours. Mais ces Réglemens n'ont été faits que pour les ports où le Roi n'a pas fixé les appointemens du maître de quai à une certaine somme, à prendre annuellement sur les octrois & deniers communs des villes.

A la Rochelle les droits du maître de quai sont réglés sans distinction à tant par tonneau de chaque bâtiment. Ci-devant il ne lui étoit attribué que trois deniers par tonneau, par le Règlement de l'Amirauté dudit jour 21 Octobre 1730; mais comme cette rétribution ne rapportoit pas un produit suffisant au maître de quai, pour le mettre en état de se soutenir avec honneur dans les fonctions de son emploi, elle fut augmentée de l'avis des Officiers de l'Amirauté, & portée à cinq deniers par tonneau, par Arrêt du Conseil du 7 Septembre 1737, qui pour le surplus confirma en plein ledit Règlement de l'Amirauté du 21 Octobre 1730; aux termes duquel la rétribution dudit maître de quai doit lui être payée par tous les maîtres de bâtimens portant mâts, voiles & gouvernail, tant françois qu'étrangers entrant dans le port & havre de la Rochelle, à l'exception toutefois des alleges & gabares du port, des traversiers faisant la pêche du poisson frais, des barques des pêcheurs de sardines & des passagers de l'isle de Ré, la Tremblade & de l'isle d'Oleron; lesquels néanmoins, quoiqu'exempts, le maître de quai est tenu de faire ranger & mettre à cale dans les lieux accoutumés.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

Qui augmente les droits attribués au Maître de quai de la Rochelle, & ordonne qu'ils seront levés à l'avenir sur les bâtimens françois & étrangers qui entreront dans le port & havre de ladite ville, à raison de cinq deniers par tonneau.

Du 7 Septembre 1737.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

VU par le Roi, étant en son Conseil, le Règlement fait par les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, du 21 Octobre 1730, concernant les fonctions & droits attribués à la place de maître de quai en ladite ville; par l'article 2 duquel il a été ordonné qu'il lui seroit payé pour ses droits par les maîtres de tous les bâtimens portant mâts, voiles & gouvernail, qui entreroient dans le port & havre de la Rochelle, tant françois qu'étrangers, de quelque nation qu'ils soient, trois deniers par tonneau de leur

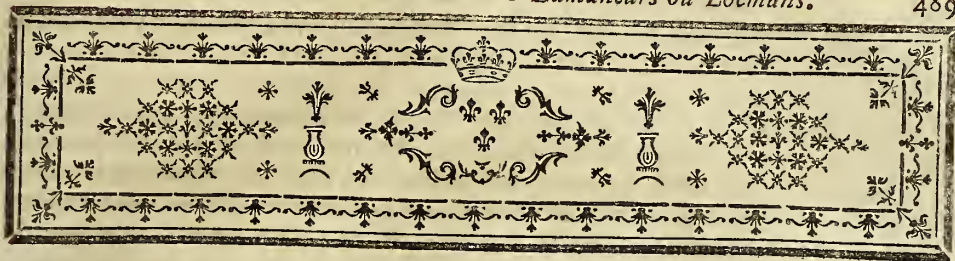
port; ce qui seroit réglé sur les passe-ports & congés dont chaque maître est porteur, qui seroit obligé de les représenter audit maître de quai, pour en tirer son droit; au payement duquel seroient lesdits maîtres, ou leurs courtiers, contraints par toutes voies dûes & raisonnables, & que ledit maître de quai seroit tenu d'en donner quittance: & par l'article 3, que les alleges & gabares de la Rochelle, non plus que les traversiers qui font la pêche du poisson frais, les pêcheurs de sardines, ni les passagers de l'isle

de Ré, la Tremblade & Oleron, ne seroient tenus de payer aucuns droits au maître de quai, qui cependant les feroit ranger & mettre à cale dans les lieux où ils ont accoutumé de se mettre. Et ayant été représenté à Sa Majesté, par Pierre Pinson, maître de quai à la Rochelle, que les droits attribués à ladite place ne produisent que trois cens soixante livres par an, ce qui n'est pas suffisant pour le faire subsister, & qu'il ne peut s'occuper à autre chose pour suppléer à la médiocrité desdits droits, attendu qu'il est employé, sans qu'il lui reste aucun intervalle, à remplir les fonctions de son emploi, qui demandent beaucoup de soins & d'attentions ; à quoi il auroit supplié très-humblement Sa Majesté de vouloir bien avoir égard, en lui permettant de percevoir six deniers par tonneau sur les bâtimens énoncés audit article 2 du Règlement des Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, au lieu des trois deniers portés par icelui. Et Sa Majesté ayant été informée par les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, que le droit de trois deniers par tonneau n'est pas proportionné aux peines & soins que ledit emploi exige, & que pour donner moyen audit maître de quai d'en remplir avec honneur les fonctions, il seroit nécessaire de l'autoriser à lever sur lesdits bâtimens cinq deniers par tonneau, au lieu des trois deniers qu'il percevoit : à quoi voulant pourvoir. Vu l'avis desdits Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, oui le rapport, SA MAJESTÉ, ÉTANT EN SON CONSEIL, a ordonné & ordonne qu'il sera payé à l'avenir audit Pinson, & à ses successeurs en la place de maître de quai à la Rochelle, par les maîtres des bâtimens portant mâts, voiles & gouvernail, tant françois qu'étrangers, lesquels entre-

ront dans le port & havre de la Rochelle, cinq deniers par tonneau du port desdits bâtimens, au lieu des trois deniers par tonneau, à lui accordés par ledit Règlement des Officiers de l'Amirauté de la Rochelle du 21 Octobre 1730, à condition par lui & ses successeurs, de remplir les fonctions attribuées aux maîtres de quai par les Ordonnances de Sa Majesté, Ordonnances & Réglemens particuliers rendus pour le port & havre de la Rochelle ; lesquels cinq deniers par tonneau seront perçus & levés de la manière & ainsi qu'il est porté par ledit Règlement, lequel sera au surplus exécuté selon sa forme & teneur. Veut Sa Majesté que, conformément audit Règlement, les alleges & gabares de la Rochelle, les traversiers qui font la pêche du poisson frais, les pêcheurs de sardines & les passagers de l'isle de Ré, la Tremblade & Oleron, soient exempts du paiement dudit droit ; & cependant que ledit maître de quai soit tenu de les faire ranger & mettre à cale dans les lieux accoutumés. Défend Sa Majesté audit maître de quai, de percevoir d'autres & plus grands droits que ceux ci-dessus mentionnés, & d'exiger ou recevoir des maîtres de navires & autres bâtimens, aucunes marchandises ou autres choses telles, & sous quelque prétexte que ce puisse être, à peine de concussion. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, lequel sera enregistré au Greffe de l'Amirauté de la Rochelle, lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le sept Septembre mil sept cent trente-sept.

Signé, PHELYPEAUX.





T I T R E I I I.

DES PILOTES LAMANEURS OU LOCMANS.



N a cru mal-à-propos ci-devant qu'il falloit être pourvu d'une commission de M. l'Amiral, pour faire les fonctions de pilote lamineur ou locman, autrement pilote côtier. En cette partie il n'y a aucune différence à faire entre ces sortes de pilotes, & ceux qu'on appelle hauturiers; c'est-à-dire, destinés pour le grand cabotage, ou pour la navigation au long cours.

Il suffit aux uns & aux autres, de même qu'aux capitaines, maîtres, ou patrons, d'avoir l'âge requis, d'avoir navigué un temps convenable, & d'être reconnus capables lors de l'examen qu'ils doivent subir, différemment toutefois, pour être reçus par les Officiers de l'Amirauté, & par-là être autorisés à en faire les fonctions.

Il est vrai que par l'article 9, du Règlement du premier Juin 1566, fait pour les lamineurs de Quillebœuf, il fut défendu à tout capitaine de prendre quiconque pour le conduire & laminer, qui n'eût été admis & pourvu par l'Amiral ou Vice-amiral audit état, pourtant sa commission.

Mais cette disposition rapprochée des art. 86, 87 & 88 de l'Ordonnance de 1584, ne vouloit rien dire autre chose, sinon que nul ne pourroit piloter & laminer les navires qu'il n'eût été examiné & reçu en cette qualité, avec prestation de serment devant les Juges de l'Amirauté, qui lui feroient expédier en conséquence ses lettres de réception.

Il est vrai encore que l'Arrêt du Conseil du 14 Octobre 1650, renouvelé par celui du 6 Septembre 1661, porte qu'à l'Amiral seul appartient de pourvoir aux emplois de maître de quai, *pilote*, baliseurs, &c. avec défenses à tous Seigneurs, Gouverneurs & Commandans d'entreprendre d'y nommer; mais en ceci il ne faut considérer que les défenses faites aux Seigneurs & Gouverneurs, pour en conclure simplement qu'ils n'avoient pas droit de pourvoir à ces emplois, sans en inférer en même temps, que les pilotes avoient besoin d'être munis de commissions de M. l'Amiral, sous prétexte qu'ils ne pouvoient exercer le pilotage qu'après y avoir été autorisés par les Officiers de l'Amirauté.

Quoiqu'il en soit, depuis la présente Ordonnance, on n'a pu sans s'abuser, mettre ceci en question pour en faire un doute raisonnable, puisque dans l'article second de ce titre, les formalités de la réception des pilotes lamineurs, ne sont pas différentes de celles de la réception du capitaine, maître

ou patron, de même que du pilote hauturier, à l'égard desquels on n'a jamais prétendu qu'ils eussent besoin de commission de la part de M. l'Amiral.

Pour appuyer ce système, se fonderoit-on sur ce que les lamaneurs doivent être sédentaires, & avoir une demeure fixe dans le lieu de leur établissement, ce qui les rapproche des autres emplois maritimes, qui exigent résidence & commission? Mais outre qu'ils étoient sédentaires tout de même dès le temps de notre Ordonnance, ou pour mieux dire qu'ils l'ont été de tout temps, suivant la signification propre & naturelle de ce mot *locman* synonyme de lamaneur; c'est qu'en tous cas, toute difficulté a dû cesser sur ce point à la vue du Règlement du 15 Août 1725, qui a absolument assujetti aux mêmes règles les réceptions des capitaines, maîtres ou patrons, des pilotes & des lamaneurs ou locmans. Il n'y a donc pas plus de commission à prendre pour les uns que pour les autres, & tout git dans la réception à l'Amirauté.

Mais quoique M. l'Amiral ne donne pas de commission aux pilotes côtiers, il n'en a pas moins le droit de les interdire & de les rétablir ensuite dans leurs fonctions. Entre autres exemples, il y a celui de Martin du Peyrat, pilote de Bordeaux, à qui M. le Comte de Toulouse fit défense de continuer ses fonctions le 20 Mars 1697, & qu'il rétablit le 23 Août 1700.

ARTICLE PREMIER.

DAns les ports où il sera nécessaire d'établir des pilotes, locmans ou lamaneurs pour conduire les vaisseaux à l'entrée & sortie des ports & des rivières navigables, le nombre en sera réglé par les Officiers de l'Amirauté, de l'avis des Echevins & des plus notables Bourgeois.

NOtre article n'a pas entendu laisser en question, s'il falloit dans les ports des pilotes locmans ou lamaneurs; il est évident qu'en général ils sont nécessaires, & qu'on ne peut s'en passer, ce qu'il a laissé à décider seulement, c'est en quels ports obliques, il seroit utile ou nécessaire d'en établir pour la facilité du commerce & la sûreté de la navigation, & en quel nombre.

Par rapport aux ports obliques où il est utile qu'il y en ait, on comprend que ce sont ceux dont les rades sont les plus fréquentées, & qui servent de passage ordinaire aux vaisseaux.

A l'égard du nombre de ces pilotes, il étoit juste qu'il fût fixé & borné, afin que leur salaire fût capable de fournir à chacun d'eux une honnête subsistance; car c'est uniquement ce que l'Ordonnance s'est proposée à ce sujet. Elle a donc entendu que le nombre déterminé pour chaque port ne pourroit être augmenté dans la suite, & nullement qu'il y auroit toujours le même nombre de pilotes dans les ports. On sent en effet qu'autant il est facile de se tenir dans les termes d'un nombre limité, autant il est difficile de le compléter, s'agissant d'un service libre, tel que celui-ci, au moins par rapport à l'engagement primitif.

Aussi l'Ordonnance de 1584, art. 87, avoit-elle dit simplement, seront

les lamaneurs réduits, en chacun port à nombre compétent, ce qui sert à déterminer le sens de ces mots de notre article, *le nombre en sera réglé.*

Après tout, ceci n'étant que de police, on conçoit qu'il peut y être fait des changemens, relativement aux besoins ou à la convenance de la navigation & du commerce maritime; & c'est ainsi que, quoiqu'il eût été ordonné par le Règlement de M. d'Herbigny art. 30, qu'il y auroit toujours dans le port de la Rochelle du moins 30 pilotes lamaneurs, sans parler des ports obliques de Saint Martin, & de la Flotte en l'Isle de Ré, non plus que de celui de Rochefort, il n'y en a actuellement à la Rochelle que 6, à Rochefort que 4, à St. Martin que 2, tandis qu'à la Flotte ils sont au nombre de 24. Mais ces changemens qui, après tout, se sont faits d'eux-mêmes, sont indifférens de leur nature, puisque les pilotes de ces quatre ports, sont également au service de tous les vaisseaux qui viennent dans les rades de la Rochelle & de l'Isle de Ré, soit qu'ils aient leur destination pour quelqu'un des ports de l'Aunis, soit qu'ils aillent en d'autres provinces. Au surplus l'intention du Roi est qu'on n'admette à remplir cet emploi, que des gens de mer, qui par un âge avancé ou quelque infirmité, soient hors d'état d'être commandés pour le service des vaisseaux de Sa Majesté. Lettre de M. de Maurepas du 26 Juillet 1742. Delà il s'ensuit que de droit, les pilotes lamaneurs sont exempts du service sur les vaisseaux du Roi. La même exemption vient d'être accordée pour l'avantage du commerce, aux maîtres d'alleges.

ARTICLE II.

Aucun ne pourra faire les fonctions de lamaneur, qu'il ne soit âgé de vingt-cinq ans, & n'ait été reçu pardevant les Officiers de l'Amirauté, après avoir été examiné en leur présence & celle de deux Echevins ou notables Bourgeois, par deux anciens Lamaneurs, & deux anciens Maîtres de navires.

Avant cette Ordonnance on recevoit des pilotes lamaneurs à l'âge de 18 & 20 ans; ce qui étoit un grand abus, en mettant ainsi la vie & les biens des sujets du Roi sous la conduite de gens si peu expérimentés, comme le déclare l'Ordonnance particuliere du 3 Octobre 1683, confirmée par celle du 27 Janvier 1688.

Depuis est intervenue l'Ordonnance du 15 Avril 1689, qui art. 11, tit. premier du liv. 8, en conformité de celle-ci, a fait défenses aux Officiers de l'Amirauté de recevoir aucuns pilotes lamaneurs avant l'âge de 25 ans; ce qui a encore été renouvelé par le dernier Règlement du 15 Août 1725.

Pour l'obligation de la réception par les Juges de l'Amirauté, après un examen subi en leur présence, elle avoit déjà été prescrite par l'Ordonnance de 1584, art. 86 & 87; ce qui n'a jamais varié depuis.

Ce qui doit faire la matiere de cet examen est expliqué dans l'art. suivant. Celui-ci veut que cet examen soit fait en présence de deux Echevins ou

notables bourgeois, par deux anciens lamaneurs & deux anciens maîtres de navires; ce qui a été répété *in terminis* dans le Règlement du 15 Août 1725, art. premier du tit. 3. Cependant cela ne s'est jamais pratiqué en ce Siège pour ce qui concerne la présence de deux Echevins ou notables bourgeois; on s'est toujours contenté de deux anciens lamaneurs & de deux anciens maîtres de navires. Et cela vient sans doute de ce que le Règlement de M. d'Herbigny, qui art. 31, parle de la réception des pilotes côtiers, ne fait nulle mention des deux Echevins ou notables bourgeois.

Notre Ordonnance, non plus qu'aucune autre postérieure, n'a point déclaré, pendant combien de temps il falloit avoir navigué, pour pouvoir être reçu pilote lamaneur, comme elle l'a fait à l'égard du capitaine, maître ou patron, & du pilote hauturier. Ce que l'on trouve seulement, c'est que le pilote lamaneur est assujetti comme les autres à faire deux campagnes de trois mois chacune au moins, sur les vaisseaux du Roi, pour être en état d'être reçu, s'il n'en a obtenu dispense, de même que de l'âge; formalité ou condition prescrite pour la première fois par l'Ord. du 3 Octobre 1683, confirmée tant par celle du 27 Janvier 1688, que par l'Ord. générale de 1689, liv. 8, tit. premier, art. 11, ci-dessus cité, & qui, surmise par une autre Ordonnance du 27 Mai 1716, puisque remise en vigueur par une autre du 12 Décembre 1724, a encore été renouvelée par le dernier Règlement du 15 Août 1725, tit. 3, article premier, aussi déjà cité.

Le reste du temps de la navigation nécessaire pour être admis à l'emploi de pilote lamaneur, est donc laissé à l'arbitrage; & dès que l'aspirant est reconnu capable par les examinateurs, il ne doit plus y avoir de difficulté à le recevoir, s'il a l'âge de 25 ans, & si outre cela il a fait les deux campagnes sur les vaisseaux du Roi. Je n'en ai pourtant jamais vu se présenter qui n'eussent beaucoup plus de 5 ans de navigation sur les côtes.

Une dernière condition à laquelle les Officiers de l'Amirauté doivent bien prendre garde, c'est de ne recevoir aucun pilote lamaneur qu'il ne soit domicilié dans leur ressort. Il est vrai que la même chose est ordonnée par rapport aux capitaines, maîtres ou patrons & pilotes ordinaires, pour la navigation au long cours; mais en même temps il leur est permis d'en recevoir d'externes, sur un certificat des Juges de l'Amirauté de leur demeure, portant, qu'ils ont toutes les qualités nécessaires pour être reçus: art. 12, de ladite Ordon. de 1689, & art. 3, tit. commun dudit Règlement de 1725. Au lieu qu'à l'égard de pilotes lamaneurs ou locmans, cette exception ne peut être admise, l'art. 4 dudit Règlement, défendant absolument aux officiers de l'Amirauté d'en recevoir aucuns qui ne soient de leur Amirauté, à peine d'interdiction; défenses qui, venant à la suite de l'article précédent ne permettent pas de penser qu'ils puissent en recevoir d'externes, sur un certificat des Officiers de l'Amirauté de leur domicile.

En effet, ces Officiers peuvent bien attester dans leur certificat, que celui à qui ils le délivrent, a la capacité requise pour être reçu maître ou pilote; même lamaneur dans leur district; mais ils ne peuvent pas certifier de même qu'il est propre à être reçu en cette dernière qualité dans une autre Amirauté, où le gisement des côtes est nécessairement différent. Le remède à cela, à la vérité, seroit d'examiner le sujet à la manière accoutumée; mais en tout cas,

pour être admis, il faudroit qu'il transférât son domicile dans le district de l'Amirauté où il voudroit se faire recevoir.

Le Commentateur observe qu'il seroit bon de leur faire prêter serment (aux pilotes lamineurs), de bien & fidèlement remplir leurs fonctions, & faire leur devoir. Il ignoroit sans doute que nul n'est admis en Justice à faire quelques fonctions publiques, soit en titre d'office, ou par commission de quelque nature que ce puisse être, qu'à la charge de s'engager par serment à s'en bien acquitter.

ARTICLE III.

LE Lamineur sera examiné sur la connoissance & expérience qu'il doit avoir des manœuvres & fabrique des vaisseaux, ensemble des cours & marées, des bancs, courans, écueils & autres empêchemens qui peuvent rendre difficiles l'entrée & sortie des rivières, ports & havres du lieu de son établissement.

CE que le pilote lamineur doit avoir de commun avec les autres pilotes, & avec les capitaines maîtres ou patrons; c'est la connoissance de la manœuvre & de la fabrique des vaisseaux. En cette partie l'examen que doivent subir les uns & les autres est donc le même: mais du reste il diffère essentiellement. Tout ce qu'on exige de plus de ceux qui se présentent pour être reçus pilotes lamineurs se borne, aux termes de cet article, & de l'art. 2, tit. 3 du Règlement de 1725, à la connoissance des côtes de leur district, des cours & marées, des bancs, courans & écueils, enfin des empêchemens qui peuvent rendre difficiles l'entrée & la sortie des rivières, ports & havres du lieu de leur établissement. Or cette science est assez bornée, en comparaison de celle que doivent avoir les maîtres & pilotes ordinaires; sur quoi voir l'art. premier, de chacun des titres qui les concernent. Pour l'examen des pilotes lamineurs, on peut voir aussi l'auteur de la Jurisdiction de la Marine, Cleirac, art. 54, n°. 21, pag. 490 & 491.

Ce n'est pas qu'on exige des lamineurs, qu'ils connoissent quelque chose de plus que les dangers des côtes de leur district; par exemple, à l'égard de ceux de la Rochelle, qu'ils aient quelque connoissance des côtes du Poitou & de la Bretagne d'un côté, & de celles de Saintonge de l'autre, de même que de l'entrée & des passages de la rivière de Bordeaux. Mais enfin l'objet essentiel est qu'ils aient acquis une expérience suffisante par rapport aux côtes du lieu de leur établissement; & moyennant cela ils ont ce qu'il faut pour être admis, sauf certaines limitations ou restrictions suivant l'occurrence.

Et parce qu'ils sont censés ne bien connoître effectivement que leurs côtes, c'est la raison pour laquelle, s'ils passent leur district; & qu'ils soient rencontrés par des pilotes côtiers du lieu, ils peuvent être congédiés & renvoyés par ceux-ci sans que les capitaines des navires soient recevables à s'y opposer pas plus qu'eux.

A la vérité, il est des pilotes externes, qui en savent incomparablement plus, & qui connoissent même beaucoup mieux le local que les lamaneurs du lieu, qui quelquefois font périr des vaisseaux par ignorance autant que par inattention; mais il a paru nécessaire de considérer le droit de piloter & lamener les navires, comme un droit réel; c'est-à-dire, attaché aux pilotes de chaque département, privativement à tous autres, afin d'occuper par-là chacun dans son district. Si cette police n'est pas exempte d'inconvéniens, une méthode contraire en produiroit bien d'avantage. Le véritable moyen d'y remédier, est d'un côté d'être sévère dans l'examen de ceux qui se présentent pour être reçus pilotes lamaneurs, & d'un autre, d'être attentif à punir ceux qui commettront des fautes ou des imprudences considérables dans le pilotage.

ARTICLE IV.

L Es lamaneurs seront obligés de tenir toujours leurs chaloupes garnies d'ancres & avirons, & d'être en état d'aller au secours des vaisseaux au premier ordre ou signal, à peine de dix livres d'amende, & de plus grande peine s'il y échoit.

L E bien du service l'exige de la sorte, & c'est à quoi l'on ne sauroit tenir trop exactement la main. C'est aussi par le même motif que l'art. 34 du Règlement de M. d'Herbigny, enjoint aux pilotes de la Rochelle de se rendre tous les jours à midi, au canton où s'assembleront les négocians, pour y recevoir les ordres des maîtres & marchands, tant du lieu que forains & étrangers, & les servir lorsqu'ils en auront touché les arrhes, à peine de 10 liv. d'amende. Au reste un pilote côtier ne doit pas attendre qu'il lui soit ordonné d'aller au secours d'un navire qui en a besoin; dès qu'il apperçoit quelque signal qui avertit qu'un vaisseau demande du secours, il doit y aller en diligence, à peine d'amende ou de punition arbitraire, suivant les circonstances, & les événemens plus ou moins fâcheux, qui s'en seront ensuivis.

Ces sortes de gens forment une classe d'hommes assez difficiles à soumettre à la règle. Envieux & avides, comme dans tous les autres états mercenaires, il y en a toujours eu qui malgré les défenses portées par l'art. 10 ci-après, sont allés au-devant des navires avec un tel succès, qu'ils ont rendu les autres, sinon comme inutiles, du moins d'une condition si inégale qu'ils ne pouvoient plus en quelque sorte pourvoir à leur subsistance.

Sur les plaintes réitérées de ceux-ci, principalement contre leurs collègues établis à la Flotte en l'Isle de Ré, on a imaginé à la Rochelle, tantôt l'expédient de les faire servir exactement tour à tour, sans toutefois blesser le choix des capitaines, maîtres ou patrons; tantôt celui de leur faire faire bourse commune. Mais dans l'un ou l'autre arrangement, on a toujours rencontré des difficultés & des obstacles.

Dans le premier, il arrivoit souvent que ceux qui étoient en tour de servir, manquoient de courage ou d'activité pour aller secourir des navires en danger, ne voulant piloter que ceux dont les maîtres n'avoient besoin que d'être mis en bonne route.

Dans l'autre les fainéans laissoient porter aux travailleurs tout le poids du fardeau ; ils n'étoient jamais prêts pour servir & pour partager les fatigues ; quoiqu'ils fussent les plus ardens à demander le partage des profits. En vue de les exciter à faire leur devoir par leur propre intérêt, on prit le parti ensuite de régler que ceux qui les remplaceroient, auroient à leur exclusion, une certaine portion des profits hors part, leur émulation ne fut point échauffée par-là, & les dissensions n'en devinrent que plus vives entr'eux.

Cependant les commerçans se plaignoient que les navires demeuroident fréquemment sans secours, par la mésintelligence de ces pilotes côtiers. Il fallût donc chercher un nouveau tempérament capable de tout concilier autant qu'il seroit possible ; & ce tempérament qui subsiste encore aujourd'hui, a été, en revenant à la règle, de leur faire exercer le pilotage tour à tour & de faire bourse commune, excepté les navires qui feroient des signaux d'incommodité, à l'égard desquels il est enjoint à tous pilotes lamaneurs, à portée de les secourir, d'aller à leur secours avec toute la diligence possible, sans pouvoir s'en dispenser sous prétexte qu'ils ne feroient pas en tour de service ; à peine contre les contrevenans d'amende arbitraire & d'être poursuivis extraordinairement suivant les circonstances. Dans ce cas de naviger en danger, il a été ordonné, que le pilote le plus diligent qui arrivera le premier au navire, sera préféré pour le piloter, & la rétribution qui lui sera payée à ce sujet, lui appartiendra en entier, sans être obligé de la mettre en bourse commune ; à eux tous enjoint au surplus, de faire le service convenablement, chacun à son tour & ordre, sur peine d'amende & d'interdiction.

ARTICLE V.

Faisons défenses sous peine de punition corporelle, à tous marins qui ne seront point reçus pilotes lamaneurs, de se présenter pour conduire les vaisseaux à l'entrée & sortie des ports & rivières.

Cet article est tiré du quatre-vingt-huitième de l'Ordonnance de 1584, qui ajoute » bien pourront les maîtres de navires se servir de tel mariniers qu'ils jugeront à propos pour la manœuvre ; mais il n'y aura que les » pilotes jurés qui y commanderont.

Le Comte du Daugnion en vertu du pouvoir qu'il en avoit de M. le Duc de Brezé, Grand-Maître de la navigation, avoit réitéré les mêmes défenses dans les ports de la Rochelle, d'Aunis & de Saintonge dont il étoit Gouverneur, par son Ordonnance du 4 Octobre 1644, à peine tout de même de punition corporelle.



ARTICLE VI.

Pourront toutefois les maîtres des navires, au défaut de pilotes lamineurs, se servir des pêcheurs pour les piloter.

IL feroit comme inutile qu'il y eût des pilotes lamineurs reçus dans les formes, après examen, si les maîtres de navires avoient la liberté d'en prendre d'autres qu'eux pour les piloter; ainsi il étoit tout naturel que les défenses fussent respectives & réciproques.

Cependant si tous les pilotes d'un port étoient occupés à piloter d'autres navires, ou qu'autrement ils fussent absens ou hors d'état de servir, dans le moment où le maître en auroit besoin, rien de plus juste aussi, qu'il lui fût permis alors de se servir du ministère de quelque pêcheur pour le piloter. Mais cela doit se faire sans affectation; autrement le pêcheur seroit amendable, & sujet à payer par forme d'indemnité, au piloté qui auroit pu servir s'il eût été averti, son droit de pilotage comme s'il eût fait le service.

ARTICLE VII.

SI le lamineur se présente au maître qui aura un pêcheur à bord avant que les lieux dangereux soient passés, il sera reçu, & le salaire du pêcheur sera déduit sur celui du lamineur.

CEci suppose que le pêcheur aura légitimement été pris par le maître pour le piloter, relativement à l'article précédent; & alors c'est une grace & un privilège que celui-ci accorde au pilote lamineur, en lui permettant de démonter le pêcheur & de le renvoyer. Il est vrai que ce n'est qu'autant qu'il y aura encore des lieux dangereux à passer; mais comme à proprement parler, il y a toujours du danger vers les côtes, l'exception ne fera jamais utile au pêcheur, à qui néanmoins on ne peut rien imputer, s'il s'est chargé du pilotage dans l'hypothèse.

Quoiqu'il en soit, la décision étant portée en faveur du pilote lamineur, il n'y a rien à dire. Mais comme cet événement ne doit pas aggraver la condition du maître du navire, il en sera quitte pour le simple droit de pilotage, qui sera partagé en ce cas, entre le pilote & le pêcheur, à proportion du travail d'un chacun; c'est-à-dire, en égard à la distance du lieu où le pêcheur aura été congédié.



ARTICLE VIII.

LE lamaneur qui entreprendra étant yvre, de piloter un vaisseau, sera condamné en cent sols d'amende, & interdit pour un mois du pilotage.

DAns le vrai, si cet article étoit pris à la lettre, les interdictions seroient si fréquentes & si multipliées, qu'il n'y auroit presque jamais de pilotes en exercice, tant les hommes de mer sur les ports, sont sujets à s'enyvrer. Mais il est différens degrés d'ivresse; & ce qu'il y a de singulier, c'est qu'il est des pilotes & autres mariniers, qui ne montrent jamais plus d'habileté, de courage & de prévoyance tout à la fois, que lorsqu'ils sont yvres à un certain point.

Le meilleur est néanmoins de ne pas s'y fier, ne fut-ce qu'à cause de la difficulté de distinguer le degré d'ivresse qui ne seroit pas dangereux; & à cela le remède est facile, le maître ayant la liberté de refuser tout pilote qui sera reconnu yvre. Si ensuite il le laisse enyvrer à son bord, ce sera uniquement sa faute.

ARTICLE IX.

ENjoignons aux lamaneurs de piloter les bâtimens qui se présenteront les premiers, & leur défendons de préférer les plus éloignés aux plus proches, à peine de vingt-cinq livres d'amende.

ON comprend que le salaire du pilotage augmente à proportion de la distance des lieux pour lesquels les navires sont destinés, & qu'ainsi de deux navires, dont l'un seroit destiné pour un port voisin, & l'autre pour un port éloigné, le pilote préféreroit sans hésiter le dernier s'il étoit le maître de choisir.

Le bien du commerce & l'activité de la navigation exigeoient donc que l'on prévint cet événement; & c'est à quoi il a été pourvu par cet article, en défendant aux pilotes de préférer les bâtimens les plus éloignés aux plus proches, & en leur enjoignant de piloter les maîtres de navires qui se présenteroient les premiers; le tout à peine de 25 liv. d'amende; à quoi il faut ajouter, & de tous dommages & intérêts envers le maître qu'ils auront mal-à-propos refusé de piloter.



ARTICLE X.

Leur faisons aussi défenses d'aller plus loin que les rades, au-devant des vaisseaux qui voudront entrer dans les ports & havres, de monter dans les navires contre le gré des maîtres & de quitter les bâtimens qui entreront, qu'ils ne soient ancrés ou amarrés au port; & ceux qui sortiront, qu'ils ne soient en pleine mer, à peine de perte de leurs salaires, & de trente livres d'amende.

Les articles 89 & 90 de l'Ordonnance de 1584, ont fourni la matière de celui-ci.

Ce n'est donc pas indistinctement qu'il est défendu aux pilotes lamaneurs, d'aller au-devant des bâtimens qui voudront entrer dans les ports & havres; les défenses sont simplement d'aller plus loin que les rades au-devant des vaisseaux.

Le motif de ces défenses n'est pas vraisemblablement de laisser par-là aux maîtres de navires la liberté de se passer de pilotes, puisque ce même article leur assurant ensuite cette liberté, en défendant expressément aux pilotes de monter dans les navires contre le gré des maîtres, ce seroit une répétition. C'est donc précisément pour maintenir l'ordre entre les pilotes, & empêcher que les uns n'entreprennent sur le service des autres, soit du même port, soit des ports voisins, de la même Amirauté ou d'une autre.

Rien n'est plus juste en effet, & c'est sur ce principe, que pour conserver les droits des lamaneurs de différens ports, le Règlement de M. d'Herbigny art. 33, fait défenses aux pilotes des rivières de Charente, Sèvre & Marais, qui auront amené des bâtimens au port de la Rochelle, d'y en prendre d'autres pour les piloter à leur retour; de même qu'aux pilotes de la Rochelle qui auront conduit des bâtimens dans ces rivières, d'y en prendre d'autres pour les amener au port & aux rades de la Rochelle, ou ailleurs, sinon en cas de flotte ou de nécessité pressante.

C'est aussi pour mettre chaque pilote en état d'exercer ses fonctions, en partageant les travaux entr'eux, que par des Réglemens particuliers, il a été ordonné qu'ils piloteroient les navires à tour de rôle; & qu'en conséquence, en ajoutant à la disposition du présent article, il leur a été défendu d'aller au-devant des navires, même dans les rades, excepté les cas où les navires seroient en danger, ou qu'ils réclameroient du secours, comme il a été observé sur l'art. 4 ci-dessus. Tout cela s'entend néanmoins, sans préjudice à la liberté accordée par l'art. 17 ci-après, aux maîtres de navires de choisir entre les pilotes lamaneurs, & à cet effet de renvoyer ceux qui se seront présentés les premiers, qu'ils veuillent se passer de pilotes ou non; pourvu qu'à leur place, ils ne prennent pas de pêcheurs ou autres mariniers pour les piloter, comme n'étant pas alors dans le cas de l'art. 6.

Quant aux défenses faites aux lamaneurs de monter dans les navires malgré les maîtres, on les trouve également dans l'article 90 de l'Ordonnance de

1584 ; de même que celles de quitter les bâtimens qu'ils auront entrepris de piloter pour entrer dans un port, qu'ils ne soient ancrés ou amarrés à quai, & ceux qui sortiront, qu'ils ne soient en pleine mer ; mais c'est sur peine de punition corporelle & de tous dépens, dommages & intérêts payables par corps, au lieu que notre article se contente de perte des salaires & de 30 livres d'amende.

Cette amende au reste est encore dans tous les cas de notre article ; mais la perte des salaires ne regarde que les deux derniers ; c'est-à-dire, celui de monter dans le navire malgré le maître, &c.

Quoiqu'il soit libre à tout maître de navire François ou étranger (contre la disposition dudit art. 90 de l'Ordonnance de 1584, par rapport à l'étranger) de prendre un pilote côtier ou de s'en passer ; il est néanmoins de la prudence qu'il en prenne, quelque connoissance qu'il ait du port & de ses rades, & des rivières où il veut entrer, ou dont il doit sortir. Sans quoi, prenant les dangers sur son compte, il se rend responsable de tout le dommage qui en pourra résulter, tant envers le propriétaire du navire, que des marchands chargeurs. C'est la disposition expresse de la loi *item quaritur*, 13, §. *si magister*, ff. *locati* ; & celle de l'Ordonnance de Philippe II. Roi d'Espagne, tit. des avaries, art. 9, qui le soumet outre cela à une amende de 100 liv. sans examiner s'il a été requis ou non par son pilote ou son équipage de prendre un lamaneur, comme l'Ordonnance de Wisbuy semble le désirer, art. 44 & 59.

On ne peut donc que blâmer un capitaine ou maître, qui, par vanité ou autrement, refusera de prendre un pilote lamaneur ; & s'il en résulte quelques fâcheux événemens, il ne mérite pas même qu'on le plaigne.

Mais cette liberté de prendre ou de ne pas prendre de pilote, n'a pas lieu lorsqu'il s'agit d'entrer dans les ports ou rivières où il y a des vaisseaux du Roi entretenus ; alors il y a nécessité pour les bâtimens marchands de cent tonneaux & au-dessus, de prendre des pilotes pour les conduire, & éviter les abordages, à peine de cinquante livres d'amende contre les contrevenans, applicable aux Hôpitaux de Marine ; & en cas d'abordage, de réparation du dommage. Art. 3, tit premier, liv. 11 de l'Ordonnance de 1689. Les deux articles suivans sont pour le cas où il y a sur les navires marchands des poudres ou de la chaux vive.

ARTICLE XI.

LE maître de navire sera tenu aussi-tôt que le pilote lamaneur sera à bord du vaisseau, de lui déclarer combien son bâtiment tire d'eau, à peine de vingt-cinq livres d'amende au profit du lamaneur, pour chacun pied recélé.

Non seulement il faut que le maître déclare au lamaneur combien son bâtiment tire d'eau ; mais il convient encore qu'il l'instruise de la marche de son navire, & de sa manière de porter la voile, afin qu'il puisse se régler sur tout cela.

Mais l'essentiel est qu'il sache le nombre de pieds d'eau que tire le bâtiment, parce qu'il est des bas-fonds sur lesquels tel navire peut passer sans danger, tandis qu'un autre touchera, & courra risque d'y échouer.

Cependant à moins que le maître du navire ne déclare par écrit combien son bâtiment tire d'eau, comment le pilote lamaneur pourra-t-il le convaincre de fausse déclaration, soit pour le faire condamner en l'amende de vingt-cinq livres à son profit, pour chaque pied recélé, soit pour se disculper à la faveur de cette déclaration, si effectivement elle l'a induit en erreur, d'où il soit résulté quelque avarie ou autre événement plus fâcheux ? Car enfin le pilote lamaneur ne fera pas crû au préjudice du maître sur sa simple affirmation, & il seroit bien extraordinaire que l'équipage déposât contre le maître, en pareil cas comme en tout autre, si la passion ne le guidait.

ARTICLE XII.

Sera fait en chaque port par le Lieutenant de l'Amirauté, à la diligence de notre Procureur, & de l'avis des Echevins, ou de deux notables bourgeois, un Règlement du salaire des lamaneurs, qui sera écrit dans un tableau, mis au Greffe & affiché sur le quai.

Si le salaire des pilotes lamaneurs n'étoit pas réglé, les maîtres de navires seroient en quelque forte livrés à leur discrétion ; ou pour le moins il s'éleveroit chaque jour des discussions entr'eux ; ce qui causeroit une confusion étrange dans la navigation.

Il en seroit de même des maîtres de barques ou alleges destinées au chargement ou au déchargement des navires, des bateaux passagers, des portefaix, traîneurs, crocheteurs, charpentiers ; en un mot, de tous les ouvriers dont on ne peut se passer, si leurs salaires n'étoient pareillement réglés.

Aussi la police, toujours attentive au bien public, n'a-t-elle jamais manqué d'y pourvoir.

Par rapport aux lamaneurs, notre article dit que leur salaire sera réglé en chaque port ; c'est-à-dire, en chaque Siege d'Amirauté, par le Lieutenant, à la diligence du Procureur du Roi ; & cela ne pouvoit être autrement en effet, une taxe de cette nature n'étant pas susceptible d'un Règlement général pour tout le Royaume, non seulement à cause de la différence du prix des vivres & des autres choses nécessaires à la vie, qui se fait sentir d'une province à l'autre ; mais encore à raison de la diversité de la situation des ports, de leurs rades, des courans, des passages plus ou moins difficiles ou éloignés, & des dangers des côtes.

Le Règlement de M. d'Herbigny, pour le port de la Rochelle, avoit déjà fixé dans l'art. 32 le salaire des pilotes côtiers, de même que celui des charpentiers dans l'art. 23. Mais les choses ayant changé considérablement depuis ce temps-là, par l'augmentation du prix des denrées, &c. il a fallu en venir à de nouveaux Réglemens, tant sur ces objets que sur tous les autres relatifs au Commerce maritime & à la navigation. Et ces Réglemens toujours concer-

tés avec le Chambre de Commerce, & avec les principaux armateurs, qui représentent en cette partie les Echevins & les notables bourgeois dont il est parlé, tant dans cet article que dans le premier, ont cet avantage qu'ils n'ont jamais éprouvé la moindre contradiction. Le dernier concernant les pilotes lamineurs est du 18 Août 1745.

Ce ne sont pas au reste les seuls Réglemens qui ont été dressés de la sorte au Siege de l'Amirauté de la Rochelle; & il en sera toujours usé de même dans la suite, les Officiers qui le composent ayant pour règle invariable de leur conduite le desir d'affortir l'exactitude du service au bien & à l'avantage du commerce.

R É G L E M E N T

Pour les Pilotes Côtiers.

Du dix-huit Août mil sept cent quarante-cinq.

LOUIS-JEAN-MARIE DE BOURBON, Duc de Penthièvre, de Château Vilain, & de Rambouillet, Lieutenant Général des armées du Roi, Gouverneur & Lieutenant Général de la Province de Bretagne, Pair & Amiral de France, à tous ceux qui ces présentes lettres verront, Salut, savoir faisons que

Sur la remontrance à Nous faite par le Procureur du Roi, qu'ayant été informé que les pilotes côtiers de ce port percevoient des capitaines tant des bâtimens François qu'étrangers, des droits plus forts que ceux qui leur sont attribués par le Règlement fait en ce Siege le 2 Janvier 1721, soit pour la sortie des navires du port & pour les piloter dans les endroits qui y sont indiqués, soit pour les entrer dans le havre; il auroit interrogé lesdits pilotes côtiers sur le fait de cette prévarication dont ils étoient accusés, lesquels lui auroient avoué qu'effectivement ils prenoient en certaines occasions, quelque chose au-dessus de la taxe; mais que cette rétribution excédante, qui étoit toujours volontaire, avoit pour fondement, où le travail extraordinaire dont ils étoient chargés par les circonstances, ou la proportion de la distance des lieux, laquelle proportion n'avoit pas été exactement gardée lors dudit Règlement; & au surplus ils lui auroient observé qu'il ne leur étoit plus possible de piloter les navires sur le pied dudit Règlement, parce que depuis on a établi des fascines qui commencent à la sortie du havre, & vont jusqu'à la digue; ce qui forme un chenal qui rend cette sortie, ainsi que l'entrée extrêmement dangereuse; qu'avant que les fascines fussent établies, en sortant un vais-

seau du havre quoique souvent le vent fût contraire pour se rendre à la rade, on louvoyoit au-dedans de la digue d'un bord à l'autre, & l'on gagnoit la rade; mais qu'à présent quelque bon que soit le vent on ne peut s'en servir qu'après être sorti des fascines, entre lesquelles il faut haller les vaisseaux par des touées entre les deux bords, à quoi l'on passe souvent plusieurs marées, ce qui allonge leur travail & le rend très-pénible par la crainte qu'ils ont de faire toucher les vaisseaux sur les fascines, où il ne s'en est déjà que trop perdu; que d'ailleurs les fonds des entrées des rivières & des rades ayant changé & le pilotage étant devenu plus difficile par les bancs de sable qui s'y forment tous les jours, il leur faut par conséquent employer plus de temps à piloter les vaisseaux qu'ils ne faisoient ci-devant, à quoi ils requéroient qu'il nous plût avoir égard. Sur lesquelles représentations, le Procureur du Roi leur ayant sauvé à se pourvoir, & cependant fait défenses d'excéder le taux dudit Règlement, ils nous ont présenté leur Requête le 16 Juin dernier tendante à une augmentation proportionnée à leur travail, au temps qu'ils employent à chaque vaisseau qu'ils pilotent & à la distance des lieux; qu'ayant ordonné que cette Requête seroit communiquée à M. M. les Directeur & Syndics de la Chambre du Commerce; ils auroient donné leur avis en conséquence, par lequel ils reconnoissent qu'il y a véritablement lieu d'augmenter la taxe desdits pilotes sur tous les articles dudit Règlement, & qu'il convient de fixer leurs salaires pour les navires qu'ils pilotent dans les lieux qui n'y sont

pas désignés, enforte qu'étant nécessaire, par toutes ces considérations, de changer & d'entendre ledit Règlement il requéroit qu'il nous plût d'en faire un nouveau, dans lequel en gardant des proportions, la rétribution desdits pilotes côtiers fût établie de manière à prévenir tous abus & tout sujet de plainte, avec défenses auxdits pilotes côtiers d'exiger & recevoir des sommes plus considérables que celles qui leurs seroient attribuées, sur peine de 50 l. d'amende; & afin que tous ceux que ledit Règlement nouveau intéresseroit pussent en avoir connoissance, ordonner qu'à sa diligence il seroit imprimé, lu, publié & affiché à la manière accoutumée.

Sur quoi, vu ladite Requête, l'avis desdits Sieurs Directeur & Syndics de la Chambre du Commerce, & oui ledit Procureur du Roi. Nous faisant droit sur le tout, avons fait le Règlement qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Pour tous les vaisseaux qui seront pris dans le havre de cette Ville, soit François ou Etrangers, de quelque grandeur qu'ils soient, pour les conduire dans les endroits ci-après indiqués, il sera payé au pilote côtier les sommes suivantes, savoir;

Pour le dedans de la digue.	6 liv.
Pour la rade de Chef-de-baye.	9 liv.
Pour la rade de la Palice.	12 liv.
Pour les rades, de la Flotte, S. Martin, l'Eguillon & l'Isle d'Aix.	15 liv.
Pour le port des Barques, Loyx & le Braud.	18 liv.
Pour Brouage, les couraux d'Oleron & la riviere de Seudre.	24 liv.
Pour la Tremblade & Rochefort.	27 liv.
Pour Chailvette.	30 liv.
Pour Mornac.	33 liv.
Pour Bordeaux.	42 liv.

II. Il sera payé pareil droit auxdits pilotes qui prendront les vaisseaux dans les endroits ci-

dessus indiqués pour les entrer dans le havre; & s'ils n'entrent les conduire qu'au dedans de la digue, sans les conduire dans le havre, il leur sera déduit la somme de 3 liv.

III. Si les navires sont pris en la rade de la Palice, ou Chef-de-Baye, pour les conduire aux autres endroits indiqués par le premier article, il leur sera aussi diminué la somme de 3 liv. de la taxe portée audit article.

IV. Si au contraire les pilotes prennent les navires en les rades de la Flotte, St. Martin, Fosse de Loyx ou l'Eguillon, pour aller dans les couraux d'Oleron, riviere de Seudre & de Rochefort, il leur sera payé 3 liv. d'augmentation.

V. Faisons défenses auxdits pilotes, de piloter & conduire les vaisseaux qui se diront de relâche, pour quelque endroit qu'ils soient destinés, à moins que les capitaines desdits vaisseaux n'aient fait leur déclaration de relâche à notre greffe, à peine de 50 liv. d'amende.

VI Faisons pareillement défenses auxdits pilotes de prendre ni exiger des capitaines des vaisseaux ou des armateurs, autres ni plus grands droits que ceux ci-dessus, à peine aussi de 50 livres d'amende pour la première fois, & en cas de récidive, d'être déchu du pilotage; leur enjoignons au surplus de garder & observer les Ordonnances & Réglemens de la Marine, sous les peines y contenues, & avons permis au Procureur du Roi, de faire imprimer, lire, publier & afficher le présent Règlement par-tout où besoin sera. Fait & donné par Nous, Louis-Théodore Beraudin, Ecuyer, Conseiller du Roi, Lieutenant & Juge ordinaire, Civil & Criminel, Commissaire Enquêteur, Examinateur & Garde-Scel du Siege de l'Amirauté de cette Ville de la Rochelle, de l'avis de M. Pierre-Jean-Baptiste Griffon, Conseiller du Roi en ce Siege, le 18 Août 1745, Signé à la minute, Beraudin, Griffon, Valin, Procureur du Roi, & Regnaud, Greffier.

ARTICLE XIII.

NE pourront les lamaneurs & mariniers exiger plus grandes sommes que celles portées au Règlement, sous peine de punition corporelle, si ce n'est en temps de tourmente & de péril évident; auquel cas leur sera fait taxe particuliere par les Officiers de l'Amirauté, de l'avis de deux marchands, eu égard au travail qu'ils auront fait & au danger qu'ils auront couru.

CE n'étoit pas la peine que le Commentateur s'appliquât à définir la tourmente, & à en marquer la cause & les effets, en y opposant la bonace. Il convenoit mieux d'observer que s'il est défendu aux pilotes lamaneurs, & à tous autres dont les salaires sont taxés, de rien exiger au delà de la taxe, puisque sans cela les Réglemens seroient inutiles; il ne leur est pas permis pour cela d'offrir de servir pour un moindre salaire, à cause que l'ordre seroit troublé par-là, que ce seroit rendre arbitraire le prix inférieur à la taxe, & qu'enfin ce seroit une source intarissable de discussions & de querelles entre ces mercenaires, qui par envie, pour se faire donner la préférence, affecteroient de s'offrir au rabais.

Aussi la police est-elle également attentive à mulcter d'amende ceux qui sont convaincus de cette sorte de prévarication, qu'à infliger la peine portée par cet article à ceux qui exigent quelque chose au-dessus de la taxe. Par cette raison, un capitaine ou maître de navire n'est pas recevable à faire preuve que le lamaneur est convenu avec lui à une somme au-dessous de la taxe. Ainsi jugé & *reçû* par Sentence de l'Amirauté de Marseille du 12 Novembre 1748.

Il est pourtant des cas où il ne seroit pas juste de borner les lamaneurs absolument à la taxe; & notre article qui l'a pensé de la sorte, en fait l'exception pour le temps de tourmente & de péril évident. Exception qui a lieu, soit que le péril fût évident dès le temps que le pilote lamaneur est allé au secours du navire, soit que la tourmente ne soit venue que depuis.

En effet, quoique la taxe soit faite sans distinction des saisons ni des circonstances qui peuvent allonger ou accourcir le temps du pilotage, elle n'est jamais censée porter sur des cas extraordinaires, tels que ceux d'une tourmente & d'un péril manifeste. Il est donc naturel alors d'accorder au lamaneur une taxe particulière & extraordinaire, eu égard à son travail aussi extraordinaire, & au danger qu'il a couru. Mais ce n'est pas à lui à fixer la rétribution qui lui est dûe; & si le maître n'en convient pas à l'amiable avec lui, après le péril passé, à cause de l'article suivant, c'est au Juge à la régler, de l'avis de gens experts, tels que sont des armateurs & des capitaines de navires.

Il est rare néanmoins de voir porter en Justice ces sortes de discussions; elles se terminent presque toutes extrajudiciairement par des conciliateurs.

ARTICLE XIV.

DÉclarons nulles toutes promesses faites aux lamaneurs & autres marinières, dans le danger du naufrage.

SAns qu'il soit besoin de lettres de rescision, comme le Commentateur l'a pensé mal-à-propos; attendu que la nullité est prononcée par l'Ordonnance.

Cette disposition au reste, qui est dans les vrais principes du droit, & qui se trouve dans l'art. 89 de l'Ordonnance de 1584, de même que dans l'art. 31, chap. 5 du Guidon de la mer, avoit aussi été adoptée par l'art. 4 des Jugemens d'Oleron, & justifiée par l'Auteur des notes n. 7, d'où notre Commentateur a tiré toutes les autorités dont il a fait parade sur le présent article.

Toutes ces promesses faites dans le danger d'un naufrage sont donc nulles ; & , sans y avoir aucun égard , c'est au Juge à taxer le salaire du pilote lamaneur & de tous les autres qui ont donné du secours , eu égard à la nature & à la difficulté du travail. Ce qui amène aussi la considération des risques qu'il leur a fallu courir. *Vide infra* l'art. 11 , tit. 9 des naufrages.

Que le danger du naufrage se soit manifesté avant de demander du secours ; ou qu'il ne se soit déclaré que depuis , c'est toute la même chose , puisqu'il s'agit toujours de promesses faites dans le danger , ou par la crainte du danger ; & s'il étoit question de promesses exigées par le lamaneur , hors de tout danger , il seroit alors dans le cas de la contravention à l'art. précédent , relatif au 89 de l'Ordonnance de 1584.

ARTICLE XV.

ENjoignons aux lamaneurs de visiter journellement les rades des lieux où ils seront établis , de lever les ancres qui y auront été laissées , & d'en faire vingt-quatre heures après , leur déclaration au Greffe de l'Amirauté.

IL est enjoint au maître de quai , par l'art. 6 du tit. précédent , de visiter une fois le mois , & toutes les fois qu'il y aura eu tempête , les passages ordinaires des vaisseaux pour reconnoître si les fonds n'ont point changé.

Ici il y a injonction aux pilotes lamaneurs de visiter journellement leurs rades ; ce qui ne doit rien leur coûter , puisque l'exercice continu de leurs fonctions les met à portée de reconnoître s'il y a des changemens ou non dans les fonds.

A l'égard de l'injonction qui leur est aussi faite de lever les ancres qui auront été laissées dans les rades , il faut l'entendre de celles qui seront trouvées sans bouées , hoirins ou gaviteaux , & non de celles qui en auront , s'il ne leur est ordonné spécialement par les Officiers de l'Amirauté de les lever , relativement à ce qui sera observé à ce sujet sur l'art. 28 du tit. des naufrages ci-après.

Pour ce qui est de l'obligation qui leur est imposée de déclarer dans vingt-quatre heures , au Greffe de l'Amirauté , les ancres qu'ils auront levées , il n'y a rien en cela de particulier. Tout ce qui est trouvé en mer ou sur les côtes , est sujet tout de même à déclaration dans les vingt-quatre heures , sur peine de recélé. Art. 19 & 20 du même titre des naufrages.

ARTICLE XVI.

S'ils reconnoissent quelques changemens dans les fonds & passages ordinaires des vaisseaux , & que les tonnes ou balises ne soient pas bien placées , ils seront tenus à peine de dix livres d'amende , d'en donner avis aux Officiers de l'Amirauté & au maître de quai.

Tout

TOut cela est à sa place, & rien n'est plus juste. Mais comment convaincre les pilotes lamaneurs d'avoir remarqué ces changemens, & que les tonnes & balises ne sont pas bien placées, pour leur infliger la peine de l'amende dont il s'agit, faute par eux d'en avoir donné avis? Après tout, on n'a point de reproche à leur faire à ce sujet; aussi ont-ils un intérêt personnel à avertir de ce qui peut rendre la navigation plus difficile & plus dangereuse: ce qui, outre les choses exprimées dans cet article, comprend encore le mauvais entretien des feux.

Il est tout naturel aussi qu'ils en donnent avis aux Officiers de l'Amirauté & au maître de quai. A celui-ci, afin qu'il aille vérifier le fait; & aux Officiers de l'Amirauté, afin que sur son rapport ils prennent les précautions convenables aux circonstances, sur-tout pour le rétablissement des tonnes & balises, & pour l'entretien des feux, dernier objet si important pour la sûreté de la navigation pendant la nuit.

ARTICLE XVII

IL fera libre aux maîtres & capitaines de navires François & étrangers, de prendre tel lamaneur que bon leur semblera pour entrer dans les ports & havres; sans que pour en sortir, ils puissent être contraints de se servir de ceux qui les auront fait entrer.

AU premier coup d'œil, cette liberté accordée à tout maître ou capitaine de navire François & étrangers, de choisir entre les pilotes lamaneurs, & de prendre celui d'entr'eux que bon lui semblera, sans être obligé de se servir de celui qui est en tour de service, paroît contraire au bon ordre, comme étant capable de fomentier des brigues entre les pilotes lamaneurs, pour se ménager respectivement la préférence, & de les entretenir dans des divisions, des querelles & des haines interminables.

Cependant réflexion faite, ces inconvéniens doivent céder à la satisfaction qu'il est juste de donner à un maître de navire, de choisir un lamaneur en qui il a mis sa confiance, soit pour l'avoir éprouvé, soit parce qu'il a une réputation établie.

Quoique tous les pilotes lamaneurs soient censés savoir leur métier, puisqu'ils ont tous été reconnus capables lors de leur examen; il en est néanmoins, comme dans tous les autres états, qui ne s'attirent aucune sorte de considération. D'ailleurs dans ce métier-là il faut, outre la capacité requise, de la prudence, de la sobriété, un caractère pacifique; en un mot, savoir en bien user avec les maîtres de navires; & l'on ne peut pas dire assurément que tous les lamaneurs ayent ces qualités.

Il est donc juste au fonds que les maîtres & capitaines puissent choisir ceux qui leur conviennent le mieux; & cette liberté de choix est peut-être le moyen le plus sûr pour corriger ceux des lamaneurs que leurs défauts font laisser à l'écart. Il n'est pas nouveau, en effet, ni extraordinaire que l'intérêt agisse plus

efficacement sur le cœur des hommes, pour réprimer leurs passions, que la Religion, ou cette orgueilleuse raison que nos Philosophes modernes s'efforcent de lui substituer, avec une indécence qui met le comble à leur aveuglement.

De cette même liberté donné aux maîtres & capitaines de navires, de choisir pour entrer dans les ports & havres tel lamineur qu'il leur plairoit, devoit s'ensuivre tout naturellement celle de ne pas se servir du même pilote pour en sortir; & c'est aussi ce que notre article décide expressément d'après le 90 de l'Ordonnance de 1584. De sorte que le seul changement de volonté de la part du maître ou patron, suffit sans qu'il soit obligé d'en dire les raisons. Tout est libre de son côté. Il peut se passer de pilote, s'il le juge à propos, soit pour entrer, soit pour sortir; & s'il en veut un, il prend celui qu'il lui plaît, sans que le choix qu'il en a fait pour l'entrée l'oblige de s'y tenir pour la sortie. Il en est autrement du pilote: exclus de préférer un maître à un autre, il faut qu'il serve celui qui le demande le premier.

Tout cela néanmoins s'entend, pourvu que le choix du maître n'ait pas pour motif une convention secrète moyennant laquelle le salaire du pilote sera payé au-dessous de la taxe; & cela, par les raisons alléguées sur l'art. 13.

ARTICLE XVIII.

Les lamineurs qui, par ignorance, auront fait échouer un bâtiment, seront condamnés au fouet, & privés pour jamais du pilotage; & à l'égard de celui qui aura malicieusement jetté un navire sur un banc ou rocher, ou à la côte, il sera puni du dernier supplice, & son corps attaché à un mât planté près du lieu du naufrage.

L'ignorance ne s'entend pas ici d'un défaut de capacité ou d'intelligence en général de la part du pilote lamineur. En effet, on ne peut pas supposer qu'il ne sache pas son métier, puisqu'il n'a été reçu qu'après un long exercice dans la navigation sur les côtes de son département, & qu'après un examen sévère.

Ce terme *ignorance* ne doit donc être pris ici que dans une signification restreinte; c'est-à-dire, qu'il énonce simplement une faute ou défaut, d'application des règles & de la pratique de l'art. du pilotage, d'où s'est ensuivi l'échouement du navire.

Mais de manière ou d'autre, le pilote qui cause un tel malheur est extrêmement coupable, qu'il ait agi par ignorance pure, ou par défaut d'attention, ou enfin par caprice ou entêtement. S'il n'est pas assez expert dans son art, c'est à lui à le quitter & à se retirer; sans quoi il trompe la foi publique. S'il se conduit étourdiement, méprisant le danger, en ne prenant pas les précautions convenables pour l'éviter, il abuse de la confiance qu'on a en lui. Enfin si, par obstination, il est sourd aux avis qu'on lui donne, il méfuse du pouvoir que son poste lui attribue, & ce sont-là autant de crimes qui méritent une punition exemplaire.

Les articles 23 & 24 des Jugemens d'Oleron tirés du chap. 247 du Consulat, font remarquables sur cela, autant par leur sévérité que par la maniere dont ils permettent de l'exercer.

L'article 23 dit » si un locman prend une nef à mener à St. Malo ou autre lieu, s'il manque, & ladite nef s'empire par sa faute qu'il ne sache conduire, & par ce, les marchands reçoivent dommage, il est tenu de rendre lesdits dommages, & s'il n'a de quoi *doit avoir la tête coupée*.

L'article 24 ajoute » & si le maître ou un des mariniers, ou aucun des marchands lui coupe la tête, ils ne seront pas tenus de payer l'amendement : mais toutefois l'on doit savoir avant le faire, s'il a de quoi.

Cette singularité n'a été remarquée que pour faire connoître que de tout temps on a regardé comme un grand crime, la faute d'un pilote lamaneur qui par imprudence & par sa mauvaise manœuvre, fait périr ou échouer le navire dont la conduite lui est confiée.

La punition que notre article lui inflige, loin de paroître excessive, doit donc au contraire passer pour être trop douce eu égard à l'intérêt qu'a l'Etat d'avoir des pilotes lamaneurs bien versés dans leur art, & attentifs à assurer la navigation.

Cependant quoiqu'il ne se passe point d'année que quelques navires ne périssent par leur faute, on ne voit point qu'il en soit fait d'exemples ; & cela faute de dénonciation par une charité mal-entendue.

Il ne se peut rien de plus contraire au bien public. Ce qui en résulte le voici.
1°. les mal-adroits & les étourdis continuent leurs fonctions sans travailler à se corriger, & font périr d'autres navires. On assure qu'il en est un des côtes de Bretagne qui en a fait perdre jusqu'à trois.

2°. Le défaut de punition donnant une sorte d'assurance que les fautes ne seront point recherchées, peu de pilotes s'appliquent à se perfectionner dans leur art ; & ce qui est pire encore, ils négligent d'apporter l'attention requise à éviter les dangers, en multipliant & variant les manœuvres suivant les circonstances. Ils ne songent qu'à se rendre par la voie la plus courte, aux risques de ce qui pourra en arriver, pour être en état de piloter quelqu'autre navire.

3°. Enfin le peu de sûreté que par-là l'on croit trouver à prendre des pilotes, fait qu'un grand nombre de capitaines, maîtres ou patrons s'en passent : ce qui ne sert qu'à augmenter les accidens maritimes. Mais quand cette méthode ne seroit que rendre le service des lamaneurs plus rare, eux qui ont besoin d'un exercice continuel pour acquérir plus d'expérience, ce seroit toujours un grand mal, sans compter que l'ardeur à s'engager dans un métier diminue à mesure que les aspirans s'aperçoivent qu'il ne peut plus fournir une honnête subsistance.

Toutes ces considérations devroient donc faire souhaiter que l'on punit régulièrement tout pilote lamaneur, à qui l'on seroit fondé à reprocher d'avoir causé par sa faute la perte ou l'échouement de quelque navire.

A l'égard de celui qui malicieusement aura jetté un navire sur un banc ou rocher, ou à la côte, notre article veut qu'il soit puni du dernier supplice, & que son corps soit attaché à un mât planté près le lieu du naufrage, » en mémoire perpétuelle, dit l'art. 25 des Jugemens d'Oleron, & pour faire balise » aux autres qui viendront là.

La même peine de mort est prononcée pour pareil cas contre le capitaine,
S ff ij

par l'art. 36, tit. premier du livre 2 ci-dessus, par l'art. 7 du tit. 4 contre le pilote, & par l'art. 44 & 45 du tit. des naufrages ci-après, tant contre les Seigneurs des Fiefs voisins de la mer, & tous autres qui auront forcé les pilotes & locmans de faire échouer les navires aux côtes qui joignent leurs terres, que contre ceux qui allumeront la nuit des feux trompeurs sur les grèves de la mer, & dans les lieux périlleux, pour y attirer & faire perdre les navires; *ubi vide notata.*

Au reste le pilote lamaneur sera jugé avoir malicieusement fait échouer ou périr le navire, s'il a été averti du danger par le capitaine & l'équipage du navire, & si au lieu en ce cas d'avoir fait la manœuvre convenable, ou celle qui lui aura été indiquée, il a suivi son caprice & son entêtement. Il en sera de même, si l'écueil sur lequel le navire aura été jetté étoit un écueil notoirement connu, & s'il n'a pas fait la manœuvre requise pour l'éviter. En un mot, c'est par les circonstances qu'il faudra se décider pour la faute simple ou pour la malice.

Il est tel cas où l'échouement devient indispensable, pour éviter une perte totale & un naufrage absolu : mais le pilote lamaneur ne doit jamais s'y déterminer de son chef. Il faut qu'il le propose au capitaine & à l'équipage, par voie de conseil simplement, & qu'il attende sur cela leur résolution pour s'y conformer; sans quoi il se rend responsable de l'événement, & coupable nécessairement d'une faute capitale.

On comprend par-là que le pilote côtier étant à bord, est le chef & le conducteur du navire; que c'est à lui à diriger la route, & à faire exécuter toute la manœuvre; de manière que le capitaine n'en a plus la direction. Et c'est pour cela que l'art. 11 lui enjoint de déclarer au lamaneur combien son navire tire d'eau, à peine de vingt-cinq livres d'amende pour chaque pied recélé.

Ce n'est pas qu'il n'ait le droit de donner ses avis au pilote, & de lui faire les remontrances qu'il jugera à propos; mais après cela il doit le laisser faire, si évidemment il ne manœuvre mal, & que son équipage en juge comme lui; sans quoi il est sujet à réprimande & à punition, en s'exposant d'ailleurs aux dommages & intérêts qui en pourroient résulter.

Que serviroit en effet qu'il y eût des pilotes lamaneurs, si la conduite des navires ne leur appartenait pas spécialement, & s'ils n'étoient-là que pour donner simplement des conseils? On peut se passer d'eux, à la vérité; mais quand on s'est déterminé à en prendre, il faut les laisser dans toute la liberté de leurs fonctions, si encore une fois il n'est évident au capitaine & aux principaux de l'équipage qu'il opere mal.

Le Commentateur a encore emprunté de Cleirac tout ce qu'il dit assez inutilement sur cet article comme sur quantité d'autres, & toujours sans en avertir.





T I T R E I V.

DU LESTAGE ET DELESTAGE.



N fent de quelle conféquence il eft que le left foit jetté dans des endroits où il ne puiſſe encombrer les rades, les ports & les entrées des rivières.

C'eſt pour cela que dans tous les temps il y a eu des endroits marqués pour y dépoſer le left ; mais auſſi dans tous les temps les capitaines où maîtres de navires, pour épargner la dépenſe que cauſe la décharge du left, ont conſervé la criminelle habitude de jeter leur left, en tout ou partie, en arrivant dans les ports & rades.

En vain, par l'art. 458 de l'Ordonnance de 1629, leur avoit-il été fait défenſes d'en uſer de la forte, à peine de conſiſcation de leurs navires & de leur chargement : en vain, par Lettres-Patentes du 9 Janvier 1640, & par un Règlement conforme de M. le Duc de Vendôme du premier Octobre 1660, avoit-il été prononcé des peines extrêmement ſévères contre ceux d'entr'eux qui man- queroient d'obſerver les regles preſcrites pour le leſtage & déleſtage : en vain encore, par Arrêt du Conſeil du 24 Janvier 1665, avoit-il été pris de nouvelles précautions à ce ſujet ; le déſordre étoit venu à tel point, ſuivant l'énoncé de l'Arrêt du Conſeil du 29 Mars 1670, » que les grands vaiſſeaux qui abor- » doivent auparavant avec facilité les ports & havres, n'y pouvoient plus » entrer, au préjudice du ſervice de Sa Majeſté & du commerce général du » Royaume.

A quoi le Roi, jugeant qu'il étoit néceſſaire de pourvoir, ordonna que toutes conſeſſions faites à des particuliers ou communautés, pour raiſon des fonctions de déleſteur, & des droits de déleſtage, ſous quelque prétexte & en quelque manière que ce pût être, ſeroient & demeureroient révoquées & annullées, avec défenſes à toutes perſonnes de s'immifcer au fait dudit déleſ- tage ou leſtage de toutes ſortes de vaiſſeaux François ou étrangers ; à la ré- ſerve de ceux qui ſeroient commis & pourvus par lettres de Sa Majeſté.

Par le même Arrêt du Conſeil, il fut réglé en dix articles de quelle manière il ſeroit procédé au leſtage & déleſtage des navires ; & l'exécution en fut or- donnée ſous des peines, non ſeulement pécuniaires ; mais même corporelles, avec attribution de Jurifdiſction aux Commiſſaires départis dans les provinces pour les ports ordinaires, & aux Intendans de Marine pour les ports de Sa Majeſté.

Cependant plusieurs des dispositions de ces articles sont demeurées sans effet comme ayant été tacitement révoquées, tant par la présente Ordonnance, que par celle de 1689, qui n'en ont conservé qu'une partie; & sur lesquelles seules, comme étant les dernières loix faites sur ce sujet, il faut maintenant se régler, soit pour la nature des peines, soit pour la Jurisdiction, qui par-là a été rendue aux Officiers de l'Amirauté comme auparavant; à l'exception des ports royaux, où les Intendans de la Marine continuent de connoître du lestage & délestage, relativement à ladite Ordonnance de 1589, art. premier, tit. 3 du liv. 11, confirmative en cette partie dudit Règlement de 1670, & de celui du 6 Octobre 1674, tit. 12.

Il n'est donc plus question de délesteurs avec commission ou provision du Roi, en conséquence dudit Arrêt du Conseil du 29 Mars 1670; puisque M. l'Amiral a été rétabli dans son ancien droit à cet égard, par l'art. 4, titre premier du livre premier ci-dessus, relativement aux précédens Arrêts du Conseil des 14 Octobre 1650, & 6 Septembre 1661; c'est à-dire, dans le droit de commettre les délesteurs, de même que les sujets propres à remplir les autres fonctions relatives à la navigation, au commerce maritime, & à la police des ports & havres: droit dont il a toujours usé depuis sans aucune interruption.

ARTICLE PREMIER.

TOus capitaines ou maîtres de navires venant de la mer, seront tenus en faisant leur rapport aux Officiers de l'Amirauté, de déclarer la quantité de lest qu'ils auront dans leur bord, à peine de vingt livres d'amende.

CE que cet article prescrit aux capitaines ou maîtres de navires, les Lettres-Patentes du 9 Janvier 1640, & le Règlement de M. le Duc de Vendôme du premier Octobre 1660, le leur avoient déjà ordonné, & sous des peines tout autrement rigoureuses.

L'objet de cette déclaration, qui doit être faite dans les vingt-quatre heures de l'arrivée, suivant l'Ordonnance de l'Amirauté de la Rochelle du 10 Juin 1749; Ordon. fondée sur ce que cette déclaration doit accompagner le rapport au Greffe, que tout maître est obligé aussi de faire dans les 24 heures, *suprà*, art. 4, tit. 10 du livre premier; l'objet, dis-je, de cette déclaration est non seulement de pourvoir au délestage dès qu'il en sera question; mais encore principalement de vérifier, par la visite du navire, si le maître a accusé juste, s'il a bien à son bord la quantité de lest par lui déclarée, & si, eu égard au port de son bâtiment, il ne devoit point avoir une plus grande quantité de lest: parce que, dans tous ces cas, il seroit en contravention, & réputé avoir jetté frauduleusement une partie de son lest en arrivant dans les rades; ce qui l'exposeroit aux peines portées par l'art. 6 ci-après.

Dans les ports de la Marine du Roi, c'est au capitaine de port que la déclaration doit être faite; sous peine de pareille amende; art. 2 de l'Ordon. de 1689, déjà citée, liv. 11, tit. 3. Le délai n'y est pas fixé; sur quoi il faut

prendre pour regle la présente Ordonnance, qui veut que tout rapport soit fait dans les 24 heures de l'arrivée, comme, il vient d'être observé.

A Bordeaux, c'est aux Jurats qu'appartient le droit de veiller au lestage & délestage des navires. V. l'art. 6, tit. 2 du livre premier, *suprà*.

A Nantes, les droits de lestage & délestage appartiennent à l'Hôpital général, par l'adjudication du Commissaire du Roi, en date du 28 Octobre 1693, confirmée par Arrêt du Conseil du 20 Décembre 1694. Le tarif des droits fut ensuite réglé le 7 Juillet 1695.

Le premier Règlement qui paroïssoit avoir été fait sur les droits de lestage & délestage, est celui de M. de la Thuillerie, Intendant de la Rochelle, en date du 22 Septembre 1631. Les droits y sont fixés à 15 sols pour les navires du port de 30 tonneaux & au-dessous; à 30 sols pour ceux depuis 30 tonneaux jusqu'à 60; à 48 sols, pour ceux de 60 à 100 tonneaux, & à 3 liv. pour tous autres navires de 100 tonneaux & au-dessus indistinctement.

Ce Règlement fait d'abord pour la seule Amirauté de la Rochelle fût approuvé & ratifié par le Cardinal de Richelieu le 12 Avril 1632; & ensuite M. le Duc de Vendôme en fit un Règlement général par son Ordon. du premier Octobre 1660. Mais cela n'exclut pas les usages contraires autorisés par des Réglemens particuliers, tels que sont celui de Nantes du 7 Juillet 1695, & celui de Marennes du 31 Juillet 1700.

On conçoit en effet, que les droits doivent être plus ou moins forts, suivant le plus ou le moins de difficultés qui se rencontrent pour le lestage & délestage. Il est pourtant vrai que comme la différence ne doit influer que sur le salaire des ouvriers employés à ces sortes d'opérations, elle ne se fait aussi remarquer que dans les endroits, où, avec les droits sont confondus les salaires de ces ouvriers; de maniere que les maîtres de navires n'ont rien de plus à payer à ce sujet; au lieu que dans les ports où les salaires ne sont pas mêlés avec les droits dûs pour la permission de lester ou délester, aux visiteurs commis pour veiller à ce que ces opérations se fassent conformément aux regles, les maîtres de navires sont obligés de payer à part, les salaires dûs aux maîtres des gabares ou autres bâtimens qui y sont employés; au moyen de quoi tout paroît revenir au même.

ARTICLE II.

LEs Syndics & Echevins des Villes & communautés seront tenus de désigner, & même de fournir si besoin est, les lieux ou emplacements nécessaires & suffisans pour recevoir le lest, *en sorte qu'il ne puisse être emporté par la mer.*

S'il étoit quelque port, où il n'y eût pas des emplacements publics propres à y déposer commodément le lest des vaisseaux, il faudroit bien, aux termes de cet article, que les Maires & Echevins de la Ville, en fournissent à leurs frais; à l'effet de quoi ils seroient tenus de faire l'acquisition de ceux qui seroient choisis pour ce sujet, sans égard à la désignation qu'ils

pourroient faire d'autres emplacements, quoique ce même article leur laisse la liberté du choix par ce mot *désigner*. Mais il ne faut l'entendre que dans le sens, que la désignation des lieux fera de nature à être acceptée, car c'est précisément aux Officiers de l'Amirauté à fixer les endroits du lestage & du délestage. Aussi ceux de l'Amirauté de la Rochelle ont-ils toujours usé de ce droit, comme il résulte de plusieurs de leurs Ordonnances, entr'autres de celles des 4 Avril 1702, 19 Juin 1725, & 10 Juin 1749.

Après tout, cela avoit déjà été ainsi réglé par les Lettres-Patentes du 9 Janvier 1640, par le Règlement de M. de Vendôme du premier Octobre 1660, & par celui de M. de Beaufort du 28 Mai 1669. On conçoit bien néanmoins que les Officiers de l'Amirauté ne font jamais ces indications de leur seule autorité, & qu'ils ne font en cela que se conformer à l'avis des principaux armateurs, capitaines & pilotes du port. Ils ne le feroient pas non plus sans consulter les Maire & Echevins, s'il étoit question de la part de ceux-ci de fournir des emplacements; puisqu'étant alors parties intéressées, il y auroit nécessité d'entendre leurs raisons. Du moins cela me paroît tout naturel, quoique en cette partie, dans les ports de commerce, les Officiers de l'Amirauté aient le même droit que les Intendans de Marine dans les ports royaux, & que l'art. 4 de l'Ordonnance de 1689, donne tout pouvoir aux Intendans de Marine de régler & fixer les lieux où le lest doit être déposé, & de contraindre les Villes & communautés d'en fournir au besoin.

Sur ces mots, *en sorte qu'il ne puisse être emporté par la mer*, le Commentateur a raison d'ajouter, » & qu'on puisse le trouver quand on en aura besoin » pour lester les navires. » Par où il fait entendre qu'il n'est pas permis aux maîtres de navires de prendre du lest où ils le jugent à propos; & en effet, s'il n'y avoit pas des endroits désignés pour cela, aussi bien que pour le délestage, on pourroit en dégarnissant trop la côte en certains lieux, ouvrir un passage à la mer, & lui donner le moyen de se répandre sur les terres voisines, où elle causeroit des dommages considérables aux propriétaires de ces terres.

C'est par le même motif qu'il est défendu à quiconque, non seulement de rompre la banche ou la mer vient se briser, mais encore d'enlever les pierres, grisons ou cailloux qui bordent le rivage, sous quelque prétexte que ce soit, sans une permission des Officiers de l'Amirauté. A la vérité, ils la refusent rarement; mais aussi ils ne l'accordent jamais qu'après avoir fait visiter les endroits où l'on demande à prendre de la pierre, & qu'après avoir reconnu que cela peut se faire sans inconvénient.

M. Begon, Intendant de la Généralité de la Rochelle, rendit à ce sujet le 7 Août 1704, une Ordonnance portant défenses d'enlever les pierres du rivage de la mer (avec une certaine restriction toutefois), à peine de dix livres d'amende, applicable moitié à l'Hôpital des Orphelins de Rochefort, & l'autre moitié au dénonciateur. L'Ordonnance étoit juste au fonds, à l'application près de l'amende; mais ce n'en étoit pas moins une entreprise sur la Jurisdiction de l'Amirauté: aussi n'en a-t'il jamais été fait usage.



ORDONNANCE DE L'AMIRAUTÉ DE LA ROCHELLE.

Pour le Lestage & Délestage.

Du 10 Juin 1749.

DE PAR LE ROI.

LOUIS-JEAN-MARIE DE BOURBON, Duc de Penthievre, de Château-Vilain & de Rambouillet, Gouverneur & Lieutenant-Général de la province de Bretagne, Pair & Amiral de France : à tous ceux qui ces présentes lettres verront, Salut ; savoir faisons que :

Sur la remontrance à nous faite par le Procureur du Roi, que dans tous les temps il a été rendu nombre d'Ordonnances, Arrêts & Réglemens sur le fait du lestage & délestage des vaisseaux, & entr'autres une Déclaration du Roi du 9 Janvier 1640, qui règle de quelle manière il se doit faire, & ordonne que ceux qui y contreviendront soient condamnés en deux mille liv. d'amende, & cela pour empêcher que les capitaines des vaisseaux, tant françois qu'étrangers, ne jettent leur lest dans les rades, ports & rivières où ils abordent, ce qui est de la dernière conséquence pour la navigation ; que, quoiqu'on ait tenu la main à l'exécution de cette Ordonnance, par celles qui ont été rendues depuis, & notamment par celle de 1681, & par celles rendues en ce Siege sur différentes contraventions, & qu'il semble que la manière avec laquelle se doit faire le lestage & délestage, ne doit plus être révoquée en doute ; néanmoins il est informé qu'il se commet encore journellement un abus sur le délestage qui se fait en ce port des vaisseaux qui y arrivent, & qui ont leur lest de sable, en ce que plusieurs particuliers de cette Ville qui ont des tombereaux, en donnant quelque piece d'argent à l'équipage pour en faire la décharge, l'enlèvent sans la participation du maître des quais à qui seul appartient de faire observer les précautions qu'il faut prendre pour cette décharge, & d'indiquer les endroits où il le faut porter, & par-là privent le public de l'utilité qu'il pourroit trouver dans la distribution de ce sable, s'il passoit par les mains du maître des quais. A CES CAUSES, requéroit le Procureur du Roi qu'il plût y pourvoir.

Sur quoi faisant droit de sa remontrance, nous avons ordonné que les Ordonnances & Réglemens rendus sur le fait du lestage & délestage, seront exécutés selon leur forme & teneur, & en conséquence avons enjoint à tous maîtres de bâtimens, tant françois qu'étrangers, qui arriveront en ces rades & dans le port, de faire, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, leur déclaration à notre greffe, & à ceux qui auront du lest d'en déclarer l'espece & la quantité : leur faisons défenses de délester ou lester, qu'ils n'en aient obtenu la permission du Receveur de M. l'Amiral, & payé ses droits, conformément au Réglément fait par M. de la Thuillerie, Intendant, le 22 Septembre 1631, confirmée par M. le Cardinal de Richelieu, le 22 Août 1632 : lequel lestage & délestage ils ne pourront faire qu'en présence du maître des quais ou des personnes par lui préposées pour le voir faire, qui leur indiquera l'endroit où il faut prendre le lest dont ils auront besoin, & celui où il faudra porter celui qu'ils déchargeront ; le tout à peine de 100 liv. d'amende pour chaque contravention. Faisons aussi défenses, sous les mêmes peines, à toutes personnes de s'ingérer de faire décharger & enlever le lest des vaisseaux ; à l'effet de quoi avons ordonné que ceux qui auront besoin de lest, soit de pierre ou de sable, s'adresseront au maître des quais qui leur en fera délivrer ; & afin que personne n'ignore notre présente Ordonnance, ordonné qu'elle sera imprimée, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait & donné par nous Louis-Théodore BERAUDIN, Ecuyer, Conseiller du Roi, Lieutenant & Juge ordinaire, civil & criminel, Commissaire Enquêteur, Examineur, Garde-Scel du Siege de l'Amirauté de la Rochelle, le 10 Juin 1749. Signé, BERAUDIN. VALIN, Procureur du Roi, & REGNAUD, Greffier.

ARTICLE III.

Après le délestage des bâtimens , les maîtres des bateaux ou gabares qui auront été employés , seront tenus , à peine de trois livres d'amende , de faire leur déclaration aux Officiers de l'Amirauté , de la quantité de tonneaux qui en auront été tirés.

ON trouve la même disposition *in terminis* dans l'art. 5 de l'Ordonnance de 1689 , à cela près qu'au lieu des Officiers de l'Amirauté , il est dit que la déclaration sera faite *au capitaine de port*.

Cette déclaration au reste est exigée pour la comparer avec celle du maître ou capitaine du navire , & pour reconnoître par-là s'il avoit bien la quantité de lest par lui déclarée.

Il est inutile peut-être d'avertir que toutes les déclarations qui se font à l'Amirauté , sont accompagnées du serment de ceux qui les font ; mais ce que l'on pourroit ignorer , c'est que nul maître de bateau ou gabare ne peut travailler au lestage ou délestage , sans une permission par écrit du maître de quai ou de la personne commise à cet effet par M. l'Amiral (à la Rochelle c'est le Receveur de M. l'Amiral) , qui signe & délivre ces permissions , & qui perçoit les droits de lestage & délestage , qui au surplus doit être fait en présence du commis , ou à défaut de commis en présence du maître de quai. Ordonnance de l'Amirauté de la Rochelle du 10 Juin 1749. Il est dû à cette occasion au commis ou au maître de quai dix sols par navire , pour toute rétribution à cet égard , de quelque grandeur ou capacité que soit le bâtiment.

ARTICLE IV.

Tous bâtimens embarquant ou déchargeant du lest , auront une voile qui tiendra aux bords , tant du vaisseau que de la gabare , à peine de cinquante livres d'amende solidaire contre les maîtres des navires & gabares.

C'Est pareillement la disposition de l'art. 6 de l'Ordonnance de 1689 , & de l'art. 10 du Règlement de Dunkerque , en date du 23 Décembre 1690.

Sans la précaution en effet d'avoir une voile ou *prélat* qui tienne aux bords , tant du vaisseau à lester ou à délester , qu'au bateau ou à la gabare , il seroit de toute impossibilité qu'il ne tombât pas une partie du lest dans l'eau ; ce qui est précisément l'inconvénient à éviter. La même précaution avoit aussi été indiquée par l'Arrêt du Conseil du 29 Mars 1670 , art. 3 ; & l'amende pour la contravention étoit de 1500 liv. Ici elle n'est que de 50 liv. mais elle est payable solidairement par le maître du navire & par celui de la gabare , parce que la contravention leur est commune , & qu'en matière de délit , la

peine pécuniaire doit régulièrement être supportée solidairement par les coupables, sauf le recours de l'un contre l'autre pour le remboursement de sa portion, ou pour l'y faire contribuer.

En tout ceci, au reste, il n'y a point de distinction à faire entre les maîtres ou capitaines françois, & les étrangers, pour dire que ceux-ci seroient en quelque sorte excusables d'ignorer nos loix & nos usages; ou du moins qu'ils devroient avoir leur recours & garantie contre les maîtres des bateaux ou gabares: car, outre qu'en cette partie nos loix n'ont rien de particulier & qui ne soit observé ailleurs, ce qui exclut par conséquent toute excuse d'ignorance, c'est qu'en matiere de délit on n'admet point de garantie.

ARTICLE V.

Tous mariniers pourront être employés au lestage & délestage des vaisseaux, avec les gens de l'équipage.

Cela veut dire qu'il n'y a point de gens préposés en titre ou par commission, dont il y ait nécessité de se servir pour travailler au lestage & délestage, comme il y en a pour le pilotage; & qu'ainsi il est libre aux maîtres de navires de prendre pour les lester & délester tels maîtres de bateaux ou gabares qu'ils jugeront à propos; & de même de choisir entre les mariniers ceux qu'ils voudront pour aider les gens de leur équipage dans le travail, avec pleine faculté de s'en passer si l'équipage suffit pour l'opération.

Il étoit d'autant plus juste de leur laisser cette liberté, qu'en leur donnant par-là le moyen d'épargner les frais, il n'en peut résulter aucun inconvénient, ce travail au fonds n'exigeant point d'expérience, & se faisant d'ailleurs sous les yeux du commis au lestage & délestage.

ARTICLE VI.

Faïsons défenses à tous capitaines & maîtres de navires de jeter leur lest dans les ports, canaux, bassins & rades, à peine de 500 liv. d'amende pour la première fois, & de saisie & confiscation de leurs bâtimens en cas de récidive; & aux délesteurs de le porter ailleurs que dans les lieux à ce destinés, à peine de punition corporelle.

L'Ordonnance de la Hanse Teutonique dit seulement, art. 38, » le lest sera » porté & jetté sur les lieux destinés, & en cas de contravention seront » les réfractaires punis par les Magistrats des villes. «

D'un autre côté, par les Lettres-Patentes du 9 Janvier 1640, & par le Règlement de M. de Vendôme du premier Octobre 1660, il y avoit pour la première fois amende de 2000 liv. confiscation du navire pour la seconde fois, & peine corporelle pour la troisième.

L'Arrêt du Conseil du 29 Mars 1670 avoit déjà modéré l'amende à 1500 liv. & enfin elle a été réduite par cet article à 500 liv. ce qui a été confirmé par l'article 7 de l'Ordonnance de 1689.

Cette dernière Ordonnance prononce tout de même la confiscation des navires, en cas de récidive ; & du reste, la punition corporelle ne regarde non plus que les délesteurs qui porteront le lest ailleurs que dans les lieux à ce destinés. Aussi n'y a-t-il qu'eux que l'on puisse rendre naturellement responsables de cette prévarication, à moins qu'il n'y eût preuve de connivence & de collusion entr'eux & les maîtres de navires, qui à cette occasion seroient convenus d'un salaire moindre que celui qu'on a accoutumé de payer pour porter le lest dans les endroits indiqués : auquel cas ces maîtres de navires étant réellement complices du délit, seroient par conséquent sujets tout de même à punition corporelle.

Du reste, on ne sauroit tenir trop sévèrement la main à l'exécution d'une police aussi salutaire, & à la punition des prévaricateurs.

ARTICLE VII.

Faisons aussi défenses, *sous pareilles peines*, aux capitaines & maîtres de navires de délester leurs bâtimens, & aux maîtres & patrons de gabares ou bateaux lesteurs, de travailler au lestage ou délestage d'aucuns vaisseaux pendant la nuit.

Même décision absolument dans l'article 8 de l'Ordonnance de 1689. Par l'Arrêt du Conseil du 29 Mars 1670, il y avoit 1500 liv. d'amende, sans parler de peine corporelle.

Ces mots, *sous pareilles peines*, s'entendent distributivement, c'est-à-dire, de l'amende pour la première fois, & de la confiscation en cas de récidive, contre les maîtres ou capitaines de navires ; & indistinctement de la punition corporelle à l'égard des lesteurs & délesteurs qui auront ainsi prévarié, sans préjudice de l'amende néanmoins ; car toutes les fois qu'à l'occasion d'un délit commis par deux personnes il y a amende prononcée contre l'une, & punition corporelle contre l'autre, la peine corporelle de celle-ci emporte nécessairement en même temps pareille amende.

La raison pour laquelle le lestage & le délestage sont défendus *pendant la nuit*, n'est pas précisément la crainte que dans l'obscurité ceux qui y travailleroient ne se méprissent, & ne laissassent tomber du lest dans l'eau par mégarde. Il faudroit avoir bien de la bonne foi pour s'imaginer, comme le Commentateur, qu'il n'y auroit pas d'autre sujet de crainte. C'est bien plutôt que ces gens-là n'ayant point de témoins de leur travail, ne manqueroient pas, pour l'abréger, de jeter autant de lest qu'ils le pourroient ; & qu'ensuite, à défaut de preuve contr'eux, ils en seroient quittes pour dire qu'ils auroient observé les règles.

Il est donc de la dernière importance que ces opérations se fassent en plein jour, & que le public en puisse être témoin, pour contenir ceux qui seroient d'humeur de prévariquer.

ARTICLE VIII.

ENjoignons au maître de quai de tenir la main à ce que le lestage ou délestage des vaisseaux soit fait conformément à la présente Ordonnance, à peine d'en répondre en son nom, & d'amende arbitraire.

UNE des fonctions du maître de quai est donc de veiller à ce que le lestage & délestage des navires soit fait en conformité des regles prescrites à ce sujet. L'article 5 du titre qui le concerne y conduisoit déjà tout naturellement. Ses autres fonctions sont marquées, tant dans les autres articles du même titre, que dans plusieurs autres du titre des ports & havres.

Cependant ce soin, par rapport au lestage & délestage, ne le regarde, sous les peines portées par cet article, qu'autant que M. l'Amiral n'a pas commis quelqu'autre pour y veiller, comme il en a le droit, & qu'il en a usé en plusieurs occasions. En effet, ce n'est plus son affaire si la commission en a été donnée à un autre; & c'est celui-là seul qui, chargé de veiller à ce qu'il ne se commette pas de contraventions dans ce genre, en doit répondre aussi seul, & supporter l'amende que mérite sa négligence.

Mais, quoique le soin de veiller au lestage & délestage ait été détaché de sa commission, le maître de quai n'en est pas moins en droit, par l'inspection générale que lui donne son emploi sur la police du havre, du port & de la rade, de se plaindre des contraventions qui viennent à sa connoissance, & de dénoncer les contrevenans au Procureur du Roi de l'Amirauté, pour qu'il leur fasse infliger les peines qu'ils méritent.

Du reste, dans le cas même il demeure chargé de veiller au lestage & délestage, par le titre de sa commission, il n'a pas naturellement d'autre voie à prendre pour la punition des réfractaires aux regles; attendu, comme le remarque fort bien le Commentateur, qu'il n'a pas le droit de statuer ni de prononcer aucune condamnation, en quelque cas que ce soit. Il ne peut que dresser des procès-verbaux des contraventions, & ensuite se pourvoir par une demande en Justice, s'il le juge à propos, en requérant la jonction du Procureur du Roi. Mais le plus court & le plus régulier est qu'il s'en tienne à la dénonciation, la poursuite des contraventions à la police & au bon ordre appartenant essentiellement au ministère public.

A Bordeaux ce sont les Jurats qui sont maîtres de quai, & qui, en cette qualité, sont chargés du soin de veiller au lestage & délestage des vaisseaux; l'Amirauté n'y a aucune inspection, ni aucun droit de Jurisdiction à ce sujet. Voyez *suprà* art. 6, tit. 2 du livre premier.

Par Edit du mois de Janvier 1692, il fut créé dans ladite Amirauté de Bordeaux trois offices de visiteurs lesteurs & délesteurs; dans celle de Bayonne, deux; dans celle de Brouage, aujourd'hui Marennes, un; & un aussi dans le nouveau Siege d'Amirauté érigé à Libourne par le même Edit. Mais par celui du mois de Mai 1711, ces offices & quantités d'autres créés par Edit du

mois d'Avril 1691, ont été éteints & supprimés, excepté ceux qui avoient été levés, & auxquels il avoit été pourvu sur la nomination de M. l'Amiral.

Au surplus, il est une sorte de lest utile au public, & dont par cette raison on n'exige pas au port de la Rochelle que les maîtres des navires fassent le dépôt dans les endroits désignés pour recevoir le lest ordinaire. Ce lest est celui qui consiste en pierres ou sable propres à bâtir, ou en gravier bon pour sabler des allées. Il est donc permis de décharger cette sorte de lest sur les quais, pour être distribué aux personnes qui peuvent en avoir besoin. Mais comme il ne doit pas embarrasser les quais, & que d'ailleurs il convient de veiller à sa décharge, pour empêcher qu'il n'en tombe dans le havre, l'opération ne doit se faire qu'avec la permission & sous les yeux du maître des quais; & c'est à lui que doivent s'adresser les personnes qui en ont besoin, en lui payant une rétribution que l'usage a fixé à dix sols par tonnerée. Ordonnance de l'Amirauté de la Rochelle du 10 Juin 1749, rapportée article 2 ci-dessus.





TITRE V.

DES CAPITAINES GARDES-COSTES.



ES capitaines & autres officiers gardes-côtes, dont il est parlé ici, sont ceux qui sont connus aujourd'hui sous le titre de capitaines-généraux, majors & aides-majors, ou lieutenans gardes-côtes, & qui forment l'état-major de chaque capitainerie.

Ce n'est pas que dès le temps même de notre Ordonnance, il n'y eût comme à présent d'autres officiers dans les capitaineries gardes-côtes, quoique la garde-côte fût resserrée alors dans les bornes d'une demi-lieue; au lieu qu'elle a été étendue depuis jusqu'à deux lieues: mais ils n'étoient pas reconnus, pas plus qu'à présent, pour officiers gardes-côtes commandans, cette dénomination n'ayant jamais appartenu qu'aux premiers que l'on vient de désigner, & encore les aides-majors n'ont-ils plus aujourd'hui droit de commander dans leurs capitaineries.

Anciennement ces capitaines & autres officiers gardes-côtes étoient à la nomination & provision de l'Amiral, & ce droit lui fut confirmé par l'art. 8 de l'Ordonnance de 1584; de manière que ceux qui avoient été pourvus par le Roi, ses Gouverneurs ou Lieutenans-Généraux dans les provinces, furent assujettis à prendre l'attache de l'Amiral, dans trois mois; faute de quoi, il lui fut permis d'en nommer d'autres à leur place.

Cet ordre subsista jusqu'à l'Edit de rétablissement de la charge d'Amiral en 1669, que le Roi se réserva expressément la nomination de ces officiers gardes-côtes, aussi-bien que de tous les autres Officiers de Marine; ce qui ayant été confirmé par l'article 14 du titre de l'Amiral ci-dessus, n'a jamais varié depuis: à cela près que, par l'art. 2, titre premier du Règlement du 28 Janvier 1716, il a été ordonné que ces Officiers prendroient l'attache de l'Amiral, sur les commissions que le Roi leur accorderoit à l'avenir. Disposition renouvelée par la dernière Ordonnance concernant le service des milices gardes-côtes, du 5 Juin 1757, art. 10 & 11.



ARTICLE PREMIER.

LES capitaines gardes-côtes , leurs lieutenans & enseignes prêteront serment devant l'Amiral ou ses Lieutenans aux Sieges dans le détroit desquels ils seront établis , & y feront enrégistrer leurs lettres.

CE qui a toujours été observé sans variation , aussi-bien avant cette Ordonnance que depuis , nonobstant que les commissions d'officiers gardes-côtes , eussent été érigées en titre d'office , par les Edits de Février 1705 , Juillet 1707 , Septembre 1709 & Avril 1713 ; c'est l'obligation imposée à ces officiers , en titre ou par commission , de prêter serment devant les Officiers de l'Amirauté , & de faire enrégistrer leurs lettres au greffe de l'Amirauté du lieu de leur établissement. Obligation jugée si essentielle , que feu M. le Comte de Toulouse , par son Ordonnance du 2 Septembre 1696 , rendue en exécution du Règlement du 12 Mai précédent , déclara que , faute par ces officiers d'y satisfaire , ils ne pourroient être reconnus pour tels , ni faire aucunes fonctions.

Et en effet , une formalité de cette nature est de l'essence de la commission , ou , ce qui revient au même , en est une suite nécessaire , tout office étant sujet à installation , comme à une condition sans laquelle l'officier pourvu ne peut avoir le caractère public dont il a besoin pour exercer ses fonctions.

Mais il faut prendre garde qu'il n'y a que les officiers pourvus par Sa Majesté , par brevet ou par commission , qui soient sujets à prêter serment devant les Officiers de l'Amirauté , & à faire enrégistrer leurs commissions à leur greffe.

Dans le temps de cette Ordonnance , cela ne regardoit que les officiers désignés dans cet article ; savoir , les capitaines-généraux , leurs lieutenans & enseignes. Dans la suite un plus grand nombre d'officiers y fut assujetti , le Roi , par son Edit du mois de Février 1705 , & par les autres dont il a été parlé , ayant créé en titre d'offices des capitaines-généraux , lieutenans-généraux , majors , aides-majors , commissaires & archers gardes-côtes. Mais tous ces offices furent supprimés par autre Edit du mois de Janvier 1716 ; & par Règlement du 28 du même mois , les officiers gardes-côtes remis en commission , furent réduits au nombre de trois dans chaque capitainerie , relativement à cet article , sans autre changement que du côté de la dénomination , le grade de lieutenant ayant été converti dans celui de major ; & le grade d'enseigne , en celui de lieutenant. Ce qui a subsisté jusqu'à l'Ordonnance du 5 Juin 1757 , qui a converti encore le titre de lieutenant garde-côte en celui d'aide-major , art. 4.

Ce ne sont donc que ces officiers qui seuls sont appelés officiers gardes-côtes , & qui forment l'état-major de chaque capitainerie , qui sont assreints à la double formalité prescrite par cet article. Pour ce qui est des capitaines des compagnies détachées , & des capitaines généraux du guet , comme étant pourvus

pourvus de commission du Roi, ils sont bien sujets à la formalité de l'enregistrement de leur commission au greffe; mais ils ne prêtent point serment devant le Lieutenant de l'Amirauté. A l'égard des simples capitaines des compagnies du guet, & de tous autres officiers, ils sont exempts même de la formalité de l'enregistrement; parce que le Roi n'y pourvoit point, & que c'est le capitaine général qui les nomme, comme il sera observé sur l'article suivant.

En ce qui concerne les capitaines des compagnies détachées, le Roi s'en étoit déjà réservé la nomination par son Ordonnance du 4 Novembre 1734, confirmée par celle du 16 Juillet 1737. Assujettis comme les officiers majors à prendre l'attache de M. l'Amiral sur leurs commissions, il sembloit qu'ils devoient prêter le serment comme eux devant les Officiers de l'Amirauté, en faisant enregistrer leurs commissions à leur greffe; cependant, par une distinction singulière que l'on ne comprend pas, l'Ordonnance du 16 Juillet 1737, qui vient d'être citée, s'est contentée de l'enregistrement par extrait de leurs commissions au greffe de l'Amirauté, sur la simple remise qu'ils en feroient, sans qu'il fût besoin d'aucune autre formalité, en payant seulement vingt sols pour tous droits d'enregistrement. Cette distinction a néanmoins été conservée par la dernière Ordonnance du 5 Juin 1757, art. 10 & 11. Les droits d'enregistrement y sont réduits tout de même à vingt sols; & cette réduction s'étend aux brevets d'aides-majors, aussi-bien qu'aux commissions des capitaines généraux du guet. Quant aux capitaines généraux & aux majors gardes-côtes, les droits sont comme ci-devant; savoir, de 6 liv. pour les capitaines généraux, & de 5 liv. pour les majors.

Pour ce qui est du rang & du commandement de ces officiers de compagnies détachées, entr'eux, outre l'article 2, tit. 4 du Règlement du 28 Janvier 1716, il faut voir les Ordonnances des 9 Juillet 1729 & 31 Janvier 1735; ce qui n'empêche pas qu'ils ne soient toujours assujettis au commandement du capitaine général ou du major en son absence. Ils prenoient aussi l'ordre du lieutenant de la garde-côte en l'absence des deux, suivant l'art. 7 de ladite Ordonnance du 31 Janvier 1735, qui, en cette partie, avoit renouvelé l'art. 2, tit. 3 dudit Règlement de 1716: mais cela a été changé par la dernière Ordonnance de 1757, qui, en subrogeant le titre d'aide-major à celui de lieutenant, ne lui a laissé de commandement qu'autant qu'il aura la commission de capitaine; & alors il ne commandera que suivant son rang d'ancienneté.

Du reste, il y a actuellement des inspecteurs généraux qui ont le commandement de toutes les milices gardes-côtes de leur département, sous l'autorité des Gouverneurs & Commandans généraux dans les provinces. Il y a aussi dans chaque capitainerie, un capitaine général du guet & un lieutenant du guet, dont les fonctions sont d'être chargés de faire exécuter par les commandans des paroisses, les ordres qui leur seront donnés par rapport au guet, & de rendre compte au capitaine général de la capitainerie, de tout ce qui concernera le service des compagnies du guet. Pour ces particularités & plusieurs autres changemens faits dans le service des milices gardes-côtes, il faut voir ladite Ordonnance du 5 Juin 1757.



ARTICLE II.

Chaque Capitainerie fera composée d'un certain nombre de paroisses, dont les habitans seront sujets au guet de la mer.

Autrefois les capitaineries gardes-côtes n'étoient pas multipliées comme elles le sont aujourd'hui. Comme la garde-côte finissoit à une demi-lieue de distance du bord de la mer, chaque capitainerie occupoit alors un terrain beaucoup plus étendu le long de la côte, parce qu'elle s'étendoit beaucoup moins loin dans les terres. La garde-côte, par le Règlement du 23 Novembre 1701, art. premier, confirmé par celui du 28 Janvier 1716, art. premier, tit. 5, ayant été étendue jusqu'à deux lieues, ce qui n'a point varié depuis, il a fallu nécessairement augmenter le nombre des capitaineries pour l'exactitude du service.

Suivant la division faite des capitaineries, par le Règlement du 25 Novembre 1676, la Rochelle n'avoit qu'une capitainerie; & elle comprenoit non seulement les bourgs & villages de l'Aunis jusqu'à une demi-lieue de la côte, mais encore ceux qui se trouvoient à une pareille distance le long de la côte du Poitou, à prendre depuis l'Abbaye Royale de St. Jean d'Orbitier, où elle commençoit; ce qui comprenoit dans l'Amirauté des Sables d'Olonne, le Château de Tallemont, les villages de Jard, de la Tranche & de St. Benoît, la ville de Luçon, St. Michel en l'Herm, l'embouchure de la rivière du Lay, l'Aiguillon & le bourg de Pierre-menue.

Et dans l'Amirauté de la Rochelle, l'Isle de Ré, les paroisses de Marans, Villedoux, Esnandes, Loziere, Niœuil, Marfilly, Nantilly, le Plomb & Laleu, la ville de la Rochelle, la pointe de Coureille, Aytré, Angoulin, Châtel-Aillon, Yves, Fouras & St. Laurent de la Prée à l'embouchure de la Charente.

Il n'étoit plus possible que cette division subsistât, depuis l'extention donnée à la garde-côte jusqu'à deux lieues dans les terres, par le Règlement du 23 Novembre 1701; mais il n'y eut point alors de Règlement général à ce sujet. Tout dépendoit de l'étendue du terrain que le Roi assignoit aux capitaines gardes-côtes dans les commissions qu'il leur faisoit délivrer.

Il n'avoit pas même encore été pourvu à une nouvelle division des capitaineries gardes-côtes, lors du Règlement du 28 Janvier 1716, qui a commencé l'établissement du bel ordre qui regne aujourd'hui dans la garde-côte, comme il résulte de l'art. premier du titre 6, par lequel le Roi se réserva de le faire de l'avis de M. l'Amiral & des Gouverneurs & Commandans généraux dans les provinces, par un Règlement qui détermineroit l'étendue de chaque capitainerie, & le nombre des paroisses qui en dépendroient. Ce qui pourtant n'a été exécuté, au moins pour le pays d'Aunis, que par le Règlement du 5 Août 1721.

La distribution y est faite des côtes maritimes, en cinq capitaineries gardes-côtes.

La premiere appelée *de la Rochelle*, comprend les paroisses de Cogne-hors, faisant partie de la paroisse de Notre-Dame hors les murs, Laleu, Saint-Mau-

rice , l'Hommeau , Lagord , Niœuil , Marfilly , Efnandes , Villedoux , Andilly , Saint-Ouen , Longesve , Sainte-Soule , Dompierre & Saint-Xandre. Dans la nouvelle division du 14 Avril 1758 , on a ôté de cette capitainerie , Andilly , aussi-bien que Longesve , pour y mettre Saint-Médard.

La seconde de *Châtel-Aillon* , est composée des paroisses de Châtel-Aillon , Salles , La Jarne , Angoulin , Aytré , Perigny , Saint-Rogatien , Bourgneuf , Montroy , Clavette , la Jarrie , Croix-chapeau , Saint-Vivien , Mortagne , Thairé , Ciré , Ballon & le Thou. Ces trois dernières paroisses ont été retranchées de cette capitainerie par cette même nouvelle division du 14 Avril 1758.

La troisième appelée de *Loire ou Charente* , est mi-partie ; c'est-à-dire , composée tout à la fois des paroisses de l'Aunis & de la Saintonge. Celles de l'Aunis qui en dépendent sont , le Vergerou , Saint-Laurent , Fouras , Yves & Voultron. Dans la nouvelle division promise par l'art. 2 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757 , on a conservé cette bigarure , & l'on a ajouté à ces paroisses celles de Loire , Ciré , Ballon & le Thou. Même Règlement du 14 Avril 1758.

La quatrième nommée de *Marans* , n'est formée que des paroisses de Marans , de l'Isle d'Elle & de Charon. Mais par la nouvelle division du 14 Avril 1758 , on y a ajouté Andilly.

La cinquième & dernière est appelée de *l'Isle de Ré* , & comprend toute l'Isle.

Chacune de ces capitaineries a son capitaine général , son major & son aide-major , subrogé aujourd'hui à la place du lieutenant ; mais avec moins d'autorité que celui-ci en avoit , & ce sont ceux-là seuls qu'on appelle officiers majors gardes-côtes.

Ces capitaineries sont divisées en plusieurs compagnies , tant d'infanterie , que de cavalerie & de dragons. A la tête de l'infanterie étoit ci-devant une compagnie de grenadiers ; mais elle a été supprimée , & tout est aujourd'hui distribué en compagnies de paroisses ou du guet ; & en compagnies détachées. Chaque compagnie a pour officiers un capitaine , un ou deux lieutenans.

Pour la cavalerie & les dragons , il y a aussi dans chaque compagnie un premier capitaine , capitaine en second , un lieutenant , un cornette & deux maréchaux des logis.

Par un nouvel arrangement porté par l'Ordonnance du 9 Avril 1758 , toute la cavalerie garde-côte n'est aujourd'hui composée que de dragons , dont on a formé quelques compagnies détachées à l'instar de ce qui a été pratiqué pour l'infanterie. Le reste des dragons est uniquement destiné pour le guet de la mer.

Précis de cette Ordonnance.

Par l'article premier , le Roi ordonne qu'il soit formé des compagnies détachées de dragons gardes-côtes , comme il en a été usé pour l'infanterie.

Il y en a deux dans le Poitou & deux dans l'Aunis , formant deux escadrons de cent hommes chacun.

En Saintonge , aussi deux escadrons de cent hommes chacun.

Ces quatre escadrons en huit compagnies détachées , ont un état major composé d'un commandant avec rang de colonel , d'un major avec rang de lieutenant-colonel , & d'un aide-major avec rang de capitaine , art. 3.

Ces compagnies détachées de dragons doivent être assemblées un mois chaque année , pour être exercées par leur commandant & l'aide-major , art. 5.

Après le mois d'exercice , ces compagnies rentreront dans les capitaineries générales dont elles dépendent , art. 4 & 6.

Et néanmoins elles seront exercées une fois le mois par leurs capitaines , un jour de Fête ou Dimanche , après que la permission en aura été demandée au capitaine général de la capitainerie , ainsi qu'au commandant général des dragons , ou au major. Même art. 6.

Les articles 7 & 8 concernent les appointemens & la paye , tant des officiers que des dragons , durant le mois d'assemblée.

Les dragons de ces compagnies détachées doivent servir six ans , comme les compagnies détachées d'infanterie ; après quoi ils seront remis dans les compagnies du guet. Pendant les six années de service , les dragons & leurs chevaux ne pourront être commandés pour les corvées des grands chemins , en temps de guerre seulement ; & durant le même temps , les dragons *seront exempts d'être établis commissaires-sequestres*. Article 10.

Indépendamment de ces compagnies détachées , les habitans qui auront des chevaux composeront les compagnies du guet , & seront commandés par le capitaine général & le lieutenant du guet , sous les ordres du capitaine général de la capitainerie. Article 12.

Le service de ces dragons du guet consiste à être posés le long des côtes , en temps de guerre , de distance en distance , pour donner plus promptement connoissance de ce qui se passe sur les côtes , & porter les avis & ordres qui leur seront donnés. Article 13.

L'uniforme des officiers & dragons est rouge , & le chapeau des dragons aura un bord de laine jaune. Art. 14 & dernier.

Il y a aussi des dragons détachés en Guienne , au nombre de cinq cens , en deux escadrons & demi , formés de dix compagnies de cinquante hommes chacune. *Vide* le Règlement du 13 Août 1757. Depuis , par une dernière Ordonnance du 21 Octobre 1758 , ce corps de dragons a été porté à neuf cens hommes. Voyez l'article 6 du titre suivant.

L'établissement des compagnies détachées n'avoit été qu'indiqué par l'art. 11 du Règlement du 23 Novembre 1701. Il fut spécialement ordonné & rendu fixe par le Règlement du 13 Juin 1708 , art. 2 : & cet ordre , qui n'a point varié depuis , a été perfectionné par la dernière Ordonnance du 5 Juin 1757. Ces compagnies sont maintenant de quatre-vingt hommes chacune , les officiers compris. Leur nombre dépend de la force des capitaineries. Il y a dans chacune un certain nombre de canonniers exercés. Elles sont composées de la fleur des jeunes gens , & leur service est de six années consécutives , après lesquelles ils devront être licenciés , & remplacés par d'autres.

Il faut joindre à cette Ordonnance du 5 Juin 1757 , le Règlement du 14 Avril 1758 qui porte entr'autres choses , que le remplacement se fera par sixième partie d'année en année , à commencer de l'année 1760 ; & que ces compagnies en temps de paix seront réduites à cinquante hommes. Art. 2 & 4.

La différence qu'il y a pour le service , entre les compagnies des paroisses & les compagnies détachées , c'est qu'il n'y a que les premières qui soient sujettes au guet & garde sur les côtes ; la fonction des autres est d'occuper les postes qui leur sont marqués en cas d'alarme , & de se porter aux lieux pour lesquels ils sont commandés , pour s'opposer aux descentes des ennemis. Les preuves en sont indiquées sur l'article premier du titre suivant.

Par l'article 4 du Règlement du 13 Juin 1708, la nomination aux places vacantes de capitaines, lieutenans & enseignes des compagnies fut attribuée au capitaine général de chaque capitainerie; avec défenses d'exiger aucuns droits des sujets qu'il ehoisiroit à cette fin parmi les gentilshommes, par préférence, sur peine d'être déchu de ce droit de nomination. Mais le Roi se réservant celui de donner des commissions, brevets & lettres à ces officiers, sur la nomination du capitaine général, visée par le Gouverneur ou Lieutenant-Général de la province.

Dans la suite, & par l'art. 3, tit. 2 du Règlement du 28 Janvier 1716, le capitaine général fut autorisé, non-seulement à nommer les sujets propres à remplir ces places, mais encore à leur donner leur commission, avec déclaration toutefois qu'elle ne seroit valable qu'après avoir été visée par le Gouverneur ou commandant général de la province.

Dans la suite encore, sur ce qui fut représenté au Roi que la nécessité de ce *visa* empêchoit que les places qui devenoient vacantes pendant l'absence des Gouverneurs & Commandans-Généraux, ne pussent assez tôt être remplies, ce qui interrompoit la discipline dans les capitaineries, il intervint une Ordonnance le 13 Juillet 1722, par laquelle il fut réglé » que pendant l'absence » des Gouverneurs & Commandans Généraux hors des provinces où ils com- » mandent, les commissions données par les capitaines des capitaineries aux » officiers desdites capitaineries, seroient valables encore qu'elles n'eussent » point été visées par lesdits Gouverneurs ou Commandans Généraux, à condi- » tion cependant que lesdites commissions fussent présentées auxdits Gouver- » neurs ou Commandans Généraux, à leur arrivée dans lesdites provinces, » pour être par eux visées; sans quoi elles demeureroient nulles & sans effet.

Jusques-là le droit de pourvoir aux places d'officiers vacantes dans les capitaineries, n'appartenoit qu'au capitaine général; & il l'exerçoit absent comme présent. Mais, par une autre Ordonnance du 5 Avril 1724, il fut décidé » que » lorsque les capitaines généraux seroient absens de la province où seroient » situées leurs capitaineries, les majors desdites capitaineries, & pareillement » en l'absence desdits capitaines & majors, les lieutenans desdites capitaine- » ries pourroient nommer aux places vacantes de capitaines, lieutenans & » enseignes des compagnies de leurs capitaineries; « le tout de la même ma- » nière & aux mêmes conditions que le capitaine général étoit fondé à le faire étant présent. Et cela au reste étoit d'autant plus naturel, que, par l'art. 2, titre 3 du Règlement du 28 Janvier 1716, il avoit déjà été décidé que le major commanderoit dans la capitainerie en l'absence du capitaine, & le lieutenant au défaut de tous les deux; ce qui fut confirmé par l'article 7 de l'Ordonnance du 31 Janvier 1735.

Par une suite du même principe, & pour pousser la comparaison jusqu'au bout, le lieutenant garde-côte, qui, aux termes de l'art. 4, titre premier dudit Règlement de 1716, n'avoit que le rang de lieutenant d'infanterie, tandis que le capitaine & le major avoient celui de capitaine d'infanterie, fut enfin décoré du même grade par l'art. 8 de ladite Ordonnance du 31 Janvier 1735.

Avant l'année 1734, le capitaine général, ou à son défaut, le major, & au défaut de l'un & de l'autre le lieutenant, nommoit aux places vacantes, aussi-bien dans les compagnies détachées que dans celles des paroisses; mais ce

droit fut restreint pour les capitaines aux compagnies des paroisses par l'Ordonnance du 4 Novembre audit an 1734, confirmé par celle du 16 Juillet 1737, par lesquelles le Roi s'est réservé la nomination des capitaines des compagnies détachées, sans parler des autres officiers des mêmes compagnies; ce qui par conséquent en a laissé la nomination aux capitaines généraux ou leurs représentans, de même que des capitaines & autres officiers des compagnies des paroisses. Et c'est aussi ce que porte précisément l'art. 6 de ladite Ordonnance du 4 Novembre 1734, de même que l'art. 45 de la dernière Ordonnance du 5 Juin 1757; à la charge néanmoins que les commissions seront visées par l'inspecteur général, & approuvées par le Gouverneur ou commandant général de la province. Du reste, l'aide-major subrogé au lieutenant n'a plus aucun droit de nomination, & son grade est réduit à celui de lieutenant d'infanterie. A l'égard du major, il a comme ci-devant le rang de capitaine d'infanterie, & l'on y a joint le titre de premier capitaine de la garde-côte. Le capitaine général, au lieu que ci-devant il n'avoit que le rang aussi de capitaine d'infanterie, a aujourd'hui celui de lieutenant-colonel, & l'inspecteur général a celui de colonel. Art. 6 de la même Ordonnance de 1757.

Pour ce qui est de la nomination des capitaines des compagnies détachées; & du capitaine général du guet, que le Roi s'est réservée, elle se fait des sujets proposés à cette fin par le capitaine général, après toutefois qu'il les aura fait agréer par l'inspecteur général, lequel de son côté a le droit de proposer les sujets propres à remplir les places vacantes dans les états-majors des capitaineries. Art. 16 & 17.

En ce qui concerne l'autorité de discipline du capitaine général, voir l'art. suivant; & pour les privilèges des officiers gardes-côtes, l'art. 6 ci-après.

ARTICLE III.

LES capitaines gardes-côtes feront la montre & revue des habitants des paroisses sujettes au guet de la mer, dans l'étendue de leurs capitaineries, le premier jour du mois de Mai de chacune année, en présence des Officiers de l'Amirauté, qui en garderont le contrôle dans leur greffe.

LE Commentateur, sous prétexte que du temps qu'il écrivoit il y avoit des Commissaires aux montres & revues en titre d'office, s'étoit imaginé que cet article étoit devenu inutile par rapport aux capitaines gardes-côtes, prétendant que ces Commissaires avoient seuls le droit de faire les revues, à l'exclusion des capitaines généraux des capitaineries, il n'avoit pas pris garde aux articles 27 & 36 du Règlement du 13 Juin 1708, aux articles premier & second, titre des revues, de celui du 2 Mai 1712, ni aux quatre premiers articles de celui du 24 Septembre 1713; suivant lesquels le droit de ces Commissaires ne préjudicoit pas plus à celui des capitaines généraux, qu'à celui des Officiers de l'Amirauté, en ce qui concernoit les revues.

C'a été en effet dans tous les temps un des principaux attributs des capi-

taines généraux gardes-côtes, que celui de faire la revue de toutes les milices de leurs capitaineries, sans distinction des compagnies détachées de celles des paroisses, ni de la cavalerie de l'infanterie; & ce droit qui leur a été confirmé surabondamment par le Règlement du 28 Janvier 1716, art. 4 & 5, tit. 2, art. 6 & 8 du tit. 8, & art. 4 du tit. 9, n'est point censé révoqué par l'Ordonnance du 5 Juin 1757, sous prétexte qu'elle l'a passé sous silence, puisqu'elle laisse subsister les anciennes en ce qu'elles n'ont rien de contraire à ses dispositions.

Pour ce qui est des Officiers de l'Amirauté, dans tous les Réglemens où il est fait mention des montres & revues des troupes de la garde-côte, il est dit expressément qu'elles se feront en leur présence; de sorte que la disposition du présent article, relatif au neuvième, titre second du liv. premier ci-dessus, n'a jamais souffert la moindre atteinte en cette partie. Le Règlement du 28 Janvier 1716, en le confirmant en tant que de besoin, aussi-bien que les Réglemens intermédiaires, a même ajouté, art. 4 du tit. 2, comme une condition naturellement convenable aux fonctions d'inspecteurs que font dans ces revues les Officiers de l'Amirauté, que les capitaines généraux gardes-côtes, à qui la liberté est laissée de déterminer le lieu où se fera chaque revue, *auront soin d'en avertir huit jours auparavant les Officiers de l'Amirauté.*

Quant au droit que leur donne le présent article de garder le contrôle de ces revues à leur greffe, il a souffert une sorte d'interruption durant le temps qu'il y a eu des Commissaires aux montres & revues en titre d'office, en ce que ces Commissaires étoient autorisés à tenir le contrôle & à dresser les rôles des défaillans aux revues, avec faculté de poursuivre le recouvrement des amendes prononcées à ce sujet; articles 12 & 13, titre des amendes du Règlement du 2 Mai 1612. Je dis une sorte d'interruption, comme n'étant pas absolue, puisqu'aux termes de l'art. 14 du même Règlement, il falloit que ces Commissaires remissent tous les six mois au greffe de l'Amirauté, un état des amendes payées & de celles restantes à payer.

Quoi qu'il en soit, les Officiers de l'Amirauté ont été pleinement rétablis dans leur ancien droit à cet égard, tant par ledit art. 4, tit. 2, que par l'art. 6, tit. 9 du Règlement de 1716, qui portent expressément, en conformité du présent article, qu'ils garderont le contrôle des revues dans leurs greffes. Ce qui s'entend, soit qu'ils assistent aux revues, ou non: de manière que les capitaines gardes-côtes sont tenus de leur envoyer l'état & contrôle de chacune de leurs revues. En effet, cela s'est ainsi pratiqué jusqu'à présent, & doit être continué de même, quoique l'Ordonnance du 5 Juin 1757 ait passé cet objet sous silence; soit parce que pour ôter aux officiers de l'Amirauté ce droit, qui leur a été attribué de tout temps, il faudroit une loi précise qui y dérogeât; soit parce que cette même Ordonnance, déclarant expressément, art. 49 qui est le dernier, que les dispositions des précédentes Ordonnances seront exécutées, c'est avoir tacitement par-là confirmé le droit desdits Officiers de l'Amirauté. Et qu'on ne dise pas que cette dernière Ordonnance ne parle, art. 18, que des inspecteurs généraux pour les revues; car s'il falloit s'en tenir là, il s'ensuivroit que les capitaines généraux n'auroient plus droit de faire les revues de leurs capitaineries; ce qui seroit absurde. Or, s'ils sont fondés à les faire comme par le passé, ce qui est hors de doute, il s'ensuit

que le droit de l'Amirauté par rapport à ces revues , est aussi le même que ci-devant.

Du temps que l'Amiral avoit le commandement & la direction des milices de la garde-côte , il en faisoit la revue en temps de guerre quand bon lui sembloit , par lui-même ou par ses officiers ; mais en temps de paix la revue ne se faisoit que de deux en deux ans , comme il sera observé sur l'article premier du titre qui suit.

La nécessité de discipliner & d'exercer ces milices s'est faite sentir dans tous les temps ; mais la crainte de dérober à des payfans un temps précieux pour eux & pour leurs familles , a toujours fait pencher la balance en leur faveur.

Pour concilier ces deux objets , les exercices ont été distribués de manière qu'en devenant propres à former assez promptement ces milices aux évolutions , leur travail n'en doit pas trop souffrir. A l'égard des revues générales , il parut d'abord que ce seroit assez d'une par an. Elle fut fixée au premier Mai de chacune année. Par notre article , & durant long-temps il ne fut pas permis aux capitaines généraux d'en faire d'autres ; mais ils devoient une fois le mois , en temps de guerre , & trois fois l'année en temps de paix , faire la visite de toutes les paroisses de leurs capitaineries : lors desquelles visites ils assembleroient les capitaines , lieutenans & enseignes , pour savoir d'eux l'état de leurs compagnies. Art. 2 & 3 du Règlement du 23 Novembre 1701. Cela s'observe encore dans la paix. Art. 4 & 5 du Règlement du 28 Janvier 1716.

Par rapport à l'exercice , il fut ordonné par l'article 6 dudit Règlement de 1701 , aux capitaines de chaque compagnie , de le faire faire une fois le mois en temps de paix , & deux fois au moins en temps de guerre , en choisissant toujours un jour de Dimanche ou de Fête. Au surplus , pour le soulagement des soldats de chaque compagnie , il fut enjoint aux capitaines de les assembler en tel lieu qu'ils pussent s'y rendre & s'en retourner chez eux dans l'espace d'un demi-jour. Art. 32 du Règlement du 13 Juin 1708 , confirmé par l'article 10 , titre 2 du Règlement du 28 Janvier 1716 ; & c'est dans le même esprit que ledit Règlement du 28 Janvier 1716 veut , art. 3 , du tit. 4 , que l'exercice se fasse dans le centre de chaque paroisse. Du reste , il a réduit , comme l'art. 7 du titre 9 , cet exercice à une fois le mois , & a ordonné qu'il seroit publié huit jours auparavant à l'issue de la Messe paroissiale. Outre cela , l'usage est encore de battre le tambour la veille de l'exercice , pour avertir les soldats de s'y trouver.

En ce qui concerne les revues générales , le premier Règlement qui en ait ordonné deux par an , l'une le premier Mai , & l'autre à la fin d'Octobre ou au commencement de Novembre , est celui du 2 Mai 1712 , art. 2 & 7 ; & quoique cela ne parut avoir été ainsi réglé qu'à l'occasion de la guerre , il en a pourtant été fait aussi une loi pour le temps de paix , par l'art. 2 du Règlement du 24 Septembre 1713 , confirmé par le Règlement général du 28 Janvier 1716 , art. 4 , 5 & 6 du tit. 9.

Dans la dernière Ordonnance du 5 Juin 1757 , il n'est parlé que d'une seule revue générale à faire chaque année , & c'est l'inspecteur général qui la doit faire , dont un extrait est envoyé au Secrétaire d'état de la Marine. Mais cela ne déroge point aux Ordonnances antérieures rendues sur le fait des re-

vues, tant générales que particulières, dans chaque capitainerie, comme il a été observé ci-dessus.

L'autorité de discipline qu'a le capitaine général ou son représentant dans sa capitainerie, est la même que celle d'un colonel dans son régiment. En conséquence, aux termes du Règlement du 12 Mai 1696, il a le pouvoir d'interdire, suspendre & faire arrêter tous ceux des officiers de sa capitainerie qui manqueront à leur devoir : à la charge néanmoins d'en rendre compte aussitôt au Commandant dans la province. Cela a été renouvelé par le Règlement du 28 Janvier 1716, art. 5, tit. 2. Aujourd'hui c'est à l'inspecteur général, art. 39 & 40 de ladite Ordonnance du 5 Juin 1757.

Il a droit de même de faire châtier & mettre en prison les particuliers qui manquent à leurs gardes ou aux ouvrages qui leur sont commandés, ainsi que les sergens & caporaux qui seront en faute. Même Règlement du 12 Mai 1696, auquel il n'a point été dérogé.

Mais il ne peut les retenir plus de huit jours en prison, à moins qu'ils ne méritent d'être mis au Conseil de guerre : auquel cas leur procès sera instruit dans les règles. Art. 22, tit. 1er. du Règlement du 2 Mai 1712, confirmé par l'art. 43 de l'Ordonnance de 1757 ; à quoi il faut joindre le dernier Règlement du 14 Avril 1758, art. 37, 38 & 39.

Il est à observer, au sujet de ce Conseil de guerre, qu'aux termes de l'art. premier dudit Règlement du 2 Mai 1712, il ne doit connoître « que des crimes » & délits qui seront commis entre les officiers & soldats, pour les cas seulement où il s'agira du service de Sa Majesté, de la discipline militaire, de l'observation des Ordonnances ; & ce dans le temps que les officiers & soldats seront commandés pour le service, ou qu'ils seront sous les armes, ou en marche pour aller s'opposer aux ennemis, ou qu'ils seront assemblés. « Et qu'à l'égard de tous autres crimes & délits commis hors lesdits cas, la connoissance en appartient aux Officiers de l'Amirauté, à l'exclusion de tous autres Juges, suivant l'art. premier, tit. 10 du Règlement du 28 Janvier 1716, relatif à l'art. 9, tit. 2 du livre premier ci-dessus.

Les peines sont établies & distinguées dans le titre suivant dudit Règlement du 2 Mai 1712. L'art. 9 est pour le cas où les soldats de la garde-côte seront rencontrés tirant sur les pigeons ou chassant. Ils doivent être envoyés en prison & déferés à la Justice, pour être condamnés suivant les Ordonnances du Roi ; & c'est pour prévenir ce délit que le Règlement du 24 Septembre 1713 leur a défendu, art. 8, de porter les armes hors les jours de revue & d'exercice, à peine de prison.

C'est par une suite du droit de discipline qu'a le capitaine général, qu'il est enjoint par l'article premier, tit. 4 du Règlement du 28 Janvier 1716, à chaque capitaine de compagnie, de lui rendre compte de l'état où elle est, & de ce qui y manque, afin qu'il y soit pourvu.

Pour ce qui est du commandement, il l'a dans toute sa capitainerie, non seulement sur toutes les troupes qui la composent, mais encore sur toutes celles qui y sont envoyées pour la défense de la côte, soit milices ou troupes réglées, conformément à l'art. 12 du Règlement du 13 Juin 1708. Ce qui s'entend néanmoins, suivant l'art. 11, tant qu'il n'y aura point d'autre officier ou commandant qui ait un grade supérieur au sien.

Il a de même le commandement sur les autres capitaines généraux qui pourront être envoyés dans son département avec les troupes de leur capitainerie, pour la défense de la côte. Art. 13 dudit Règlement.

Mais dans le cas, qu'il s'agira d'assembler les milices de plusieurs capitaineries, le commandement appartiendra au plus ancien capitaine garde-côte, suivant le grade dont il sera revêtu ; & si leurs commissions sont de même date, celui qui aura servi dans les troupes commandera. Art. 7, tit. 2 du Règlement du 28 Janvier 1716, & art. 7 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757.

Tout cela s'entend néanmoins sous les ordres du commandant général de la province & des autres officiers généraux ou particuliers qui y commandent, sans l'aveu desquels le capitaine général ne peut rien ordonner d'extraordinaire, ni établir aucune imposition, charroi ni corvées dans les villages & paroisses. Il peut seulement, dans les cas pressans, ordonner ce qui lui paroîtra nécessaire pour le service, à condition d'envoyer sur le champ auxdits officiers copie de l'ordre qu'il aura cru devoir donner, avec un mémoire des raisons qui l'y auront déterminé, sur peine de répondre de l'événement. Article 8 du même tit. 2 du Règlement de 1716. Voyez l'art. 19 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757.

ARTICLE IV.

IL y aura dans l'étendue de chaque capitainerie un clerc du guet, qui sera commis par l'Amiral ou ses lieutenans, tant pour avertir les habitans sujets au guet de se trouver aux revues & de monter la garde, que pour tenir registre des défaillans.

IL ne fut plus question du clerc du guet tant que les charges de Commissaires aux montres & revues subsisterent ; mais ces offices ayant été supprimés par Edit du mois de Janvier 1716, les clercs du guet furent rétablis, conformément à cet article, par le Règlement du 28 du même mois de Janvier, art. 3, du titre premier. Ce qui n'a point varié depuis.

La nomination de ces clercs du guet se fait par les Officiers de l'Amirauté, qui leur en délivrent les commissions, en leur faisant prêter serment de bien & fidèlement s'acquitter de leurs fonctions.

Ces commissions ne se donnent par les officiers de l'Amirauté, qu'en attendant que M. l'Amiral y ait pourvu. Mais ces places sont assujetties à des fonctions qui n'invitent pas à les rechercher avec une sorte d'empressement ; c'est pourquoi M. l'Amiral n'a jamais jugé à propos d'y pourvoir, sur le compte qui lui en a été rendu en différens temps.

Les fonctions du clerc du guet dans chaque capitainerie garde-côte, sont exprimées dans cet article, auquel sont conformes, tant ledit art. 3, tit. 1er. du Règlement de 1716, que l'art. 7 du tit. 5 ; ce qui emporte par une conséquence naturelle que c'est à lui à faire le recouvrement des amendes, puisqu'il est chargé d'en tenir le rôle ; & cela d'autant plutôt que le commissaire aux revues, qui le représentoit en cette partie, étoit effectivement chargé de cette recette, & de rendre compte, par les art. 13 & 14, tit. des amendes, du Règlement du 2 Mai 1712.

C'est encore une conséquence de l'obligation imposée au clerc du guet, par l'art. 4 du titre suivant, de mettre de six mois en six mois au Greffe de l'Amirauté un rôle des amendes payées, & de celles qui restent à payer.

Au reste, quoique par le Règlement de 1716, il soit dit qu'il y aura dans chaque capitainerie un ou plusieurs clercs du guet, selon l'étendue de la capitainerie, il n'en a jamais été nommé qu'un dans chacune, bien qu'il y en ait qui sont extrêmement nombreuses. Cela vient peut-être de ce que les capitaines des compagnies cherchent à rendre inutiles, autant qu'il est en eux, les fonctions de ces clercs du guet.

A la vue de l'Ordonnance du 5 Juin 1757, on pourroit penser qu'il n'est plus question des clercs du guet; à cause qu'elle a établi dans chaque capitainerie un capitaine général & un lieutenant du guet. Mais les fonctions de ces nouveaux officiers sont trop relevées, pour compatir avec celles des clercs du guet: ainsi il faut conclure qu'il n'y a rien de changé à cet égard.

A R T I C L E V.

Faisons très-expresses inhibitions & défenses à tous capitaines gardes-côtes, de prendre aucune connoissance des bris, naufrages, échouemens, épaves & varechs, & de s'emparer des effets en provenans, à peine de suspension de leurs charges, de restitution du quadruple pour la première fois, & de punition exemplaire en cas de récidive.

Ces défenses avoient été suspendues ou modifiées durant le temps que les capitaines & autres officiers gardes-côtes étoient en titre d'office, & qu'en cette qualité il leur étoit attribué une portion des effets sauvés du naufrage par leurs soins. Art. 24 du Règlement du 13 Juin 1708.

Il est à observer à ce sujet que, pour donner du crédit à ces charges & pour engager à les lever, l'Edit du mois de Février 1705 avoit accordé à ces officiers, outre la noblesse & plusieurs autres privilèges, le dixième des débris des vaisseaux ennemis, naufragés ou échoués, avec la moitié des marchandises prohibées dont ils se seroient saisis, & qu'en conséquence les art. 22 & 23 dudit Règlement du 13 Juin 1708, leur avoit permis de veiller aux naufrages & échouemens, d'y établir un corps-de-garde pour empêcher le pillage, & de faire fournir par les paroisses voisines tous les hommes & les secours requis en pareil cas; à la charge néanmoins, aux termes de l'art. 24, d'en donner avis aux Officiers de l'Amirauté, afin qu'ils pussent se transporter sur les lieux, & y faire les opérations convenables, telles qu'elles sont prescrites dans le titre des naufrages ci-après.

Ensuite de quoi il avoit été ordonné par le dernier article du Règlement du 2 Mai 1712, que ce dixième des effets naufragés, & cette moitié des marchandises prohibées, seroient partagées en vingt parts, dont dix appartiendroient au capitaine général, quatre au lieutenant général, trois au major,

une & demie à l'aide-major, une au capitaine de la compagnie de la paroisse où le naufrage seroit arrivé, & la demi part restante au lieutenant de la même compagnie.

Mais ces offices en titre ayant été supprimés par l'Edit du mois de Janvier 1716, & par-là tous ces arrangemens ne subsistant plus, les choses ont été remises aux termes du présent article, qui, en tant que de besoin, a été spécialement confirmé par l'art. 3, titre 10 du Règlement du 28 du même mois de Janvier 1716, toujours subsistant en cette partie, comme sur plusieurs autres points intéressans, auxquels il n'a pas été dérogé par la dernière Ordonnance du 5 Juin 1757.

ARTICLE VI.

LES capitaines gardes-côtes, leurs lieutenans & enseignes jouiront de l'exemption du ban & arriere-ban.

A Cette exemption, qui est ancienne puisqu'on la trouve dans l'art. 9 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584, le Règlement du 28 Janvier 1716, revêtu de Lettres-Patentes enrégistrées au Parlement, a ajouté, art. 5 du tit. premier, celle de tutelle & curatelle, nomination à icelles, & autres charges de ville.

Il est dit encore, que le service des officiers gardes-côtes leur tiendra lieu de celui qu'ils pourroient rendre dans les armées : de manière qu'ils pourront mériter dans les occasions d'être reçus dans l'Ordre de St. Louis, & que durant la guerre ils pourront obtenir des Lettres d'Etat, comme s'ils servoient dans les armées.

Mais cela ne regardoit alors que les officiers majors de la garde-côte, tels que sont le capitaine général, le major & le lieutenant ou aide-major de chaque capitainerie. Les capitaines & autres officiers des compagnies, soit de paroisses, soit détachées, ne participoient point à ces privilèges, si ce n'est à celui de l'exemption du ban & arriere-ban, qui a toujours été commun à tous ceux qui sont au service militaire. Mais par la nouvelle Ordonnance du 5 Juin 1757, tous ces privilèges ont été étendus aux capitaines des compagnies détachées, & aux capitaines généraux du guet.

Les milices gardes-côtes ont aussi leurs privilèges.

Le premier est celui qui les exempte du logement des gens de guerre & d'étape ; lequel privilège leur a été accordé par la Déclaration de Louis XIII du dernier Février 1625, dont Cleirac fait mention sur l'art. 50 de la Jurisdiction de la Marine. Ce même privilège, confirmé par l'article 453 de l'Ordonnance du mois de Janvier 1629, se trouve rappelé dans une autre Déclaration de Louis XIV du 31 Octobre 1647.

Le second est celui qui exempte les paroisses sujettes au guet & garde de la mer, de fournir des hommes pour les milices de terre. Il est porté par l'art. 10, tit. 5 du Règlement dudit jour 28 Janvier 1716, & il a été confirmé par l'art. 20 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757. L'art. 13 ajoute qu'aucun mili-

rien des compagnies détachées ne pourra être engagé dans les troupes de terre ni dans celles de mer, pendant les six années qu'il sera employé dans lesdites compagnies.

Le troisieme enfin, mais qui est particulier aux cavaliers gardes-côtes en considération de ce qu'ils peuvent être commandés à tout moment pour le service du Roi ou pour donner main-forte au besoin, est celui en vertu duquel ils ne peuvent être établis commissaires sequestres sur des fruits saisis, s'ils ne veulent accepter la commission. Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, art. 15, n. 19. Ce n'est qu'un usage, à la vérité; mais le privilege n'en est pas moins réel, & Messieurs les Intendans ne souffrent pas qu'on y donne atteinte. Cependant ils n'interposent leur autorité à ce sujet, que lorsque la faisie sequestre des fruits est faite pour le payement de la taille ou autres deniers royaux.

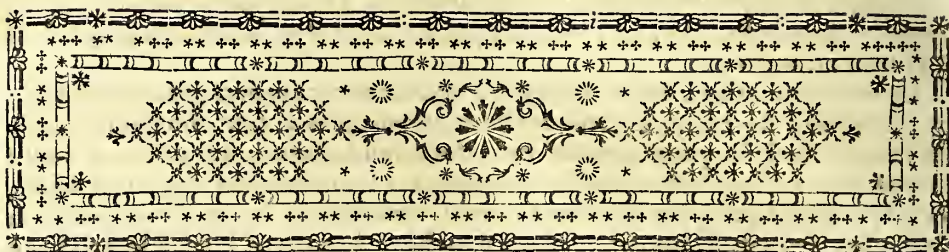
Par Ordonnance du 9 Avril 1758, art. 10, ce privilege a été expressément confirmé en faveur des dragons des compagnies détachées, durant les six années de leur service. Au surplus, ils ont été déclarés exempts eux & leurs chevaux, pendant la guerre, des corvées pour l'entretien des grands chemins.

Par rapport à ces mêmes corvées, tous ceux qui composent les compagnies détachées de l'infanterie, en sont aussi déclarés exempts durant la guerre, par l'art. 30 du Règlement du 14 du même mois d'Avril 1758; mais non leurs chevaux, excepté les jours qu'ils seront commandés pour le service, parce qu'ils ne se trouveroient pas alors en état de conduire eux-mêmes leurs chevaux.

L'Ordonnance du 5 Juin 1757, art. 38, promet aux miliciens des compagnies détachées, des exemptions pendant tout le temps qu'ils seront employés dans ces compagnies; lesquelles exemptions seront expliquées par des Règlements particuliers pour chaque province.

Ces exemptions ne sont autres que celles portées par l'Ordonnance du 9 Avril 1758, & par le Règlement du 14 du même mois, dont il vient d'être parlé.





TITRE VI.

DES PERSONNES SUJETTES AU GUET
DE LA MER.

Le guet & la garde sur les côtes du Royaume a toujours été regardés avec raison comme un objet extrêmement important : aussi y a-t-il eu une grande quantité de Réglemens pour en perfectionner le service.

Dans l'origine, le soin d'y veiller appartenoit spécialement à l'Amiral : c'étoit un attribut de sa charge, comme une dépendance naturelle du droit qu'il avoit de commander sur la mer & sur ses bords, pour empêcher les descentes des ennemis.

En conséquence, il ordonnoit le guet & garde sur les côtes ; quand il le jugeoit à propos, à tous ceux qui y étoient sujets ; c'est-à-dire, à ceux qui n'étoient pas à plus d'une demi-lieue de distance de la mer : ce qu'il ne faisoit toutefois qu'en temps de guerre ou suspect. Mais comme pour être en état de bien servir en temps de guerre, il faut avoir été exercé en temps de paix, il faisoit assembler, en paix comme en guerre, les milices gardes-côtes, dont il faisoit la revue par lui ou par ses officiers ; avec cette différence qu'en temps de guerre ces revues ou montres se renouvelloient de six mois en six mois, & qu'en temps de paix elles n'avoient lieu que tous les deux ans.

Tout cela s'exécutoit aux lieux, jours & heures qu'il indiquoit dans les ordres qu'il envoyoit à cette fin aux capitaines de ces milices gardes-côtes. Chargés par état de les former au maniement des armes & à la discipline militaire, ils étoient à sa nomination, de même que tous les capitaines & les autres officiers de la Marine.

Pour l'ordre & l'exactitude de ces revues ou montres, il y avoit comme aujourd'hui dans chaque capitainerie un clerc du guet également à sa nomination, lequel étoit chargé de tenir un rôle, distingué par compagnies, de tous les habitans sujets au guet, & de les avertir du jour de chaque revue. Ceux-ci, comme aujourd'hui encore, étoient obligés de s'y trouver en armes, à peine d'amende au profit de l'Amiral.

Outre cela, il lui étoit dû par chaque feu une redevance annuelle, mais en temps de paix seulement, & non en temps de guerre, à moins qu'on ne manquât au guet commandé : auquel cas la redevance étoit due, outre l'amende du défaut, & la peine de la prison pour la défobéissance.

La preuve de tout ceci se trouve dans les Ordonnances de 1517, art. 28, 29 & 30; de 1543, art. 7, 8, 9 & 10; de 1584, art. 16, 17, 18 & 19, & dans la Déclaration d'Henri IV, du 23 Février 1605.

Du reste, par l'Ordonnance du 6 Août 1582, il avoit été expressément défendu à tous Gouverneurs, lieutenans, capitaines & gardes des villes, châteaux & places maritimes ou autres, de prendre aucune connoissance desdits guet & garde, &c. avec injonction d'en laisser l'entière disposition à l'Amiral & à ses lieutenans.

Cet ordre subsista, non seulement jusqu'à la suppression de la charge d'Amiral en 1627, mais encore durant tout le temps que les fonctions de cette charge furent exercées sous le titre de Grand-Maître, Chef & Surintendant de la navigation.

En ce qui concerne la faculté qu'avoit le Grand-Maître de la navigation de nommer aux places vacantes de capitaines gardes-côtes, par continuation du droit de l'Amiral, il n'en faut point d'autre preuve que l'Ordonnance du 13 Octobre 1672, rendue au sujet des capitaines & autres officiers gardes-côtes nommés par M. le Duc de Beaufort, » qui avoient, est-il dit, continué de » faire les fonctions desdites charges, quoique leurs provisions fussent devenues nulles par sa mort; à raison de quoi il leur fut fait défenses de s'en servir, & à toutes personnes de le reconnoître en ladite qualité; sauf à eux à se pourvoir pardevers Sa Majesté, pour en obtenir de nouvelles provisions, ainsi qu'elle verroit bon être. «

Alors la charge d'Amiral étoit rétablie, & l'on voit que ce n'étoit plus à l'Amiral à nommer à ces places. C'est que, par le Règlement du 12 Novembre 1669, relatif à l'Edit du même mois, portant rétablissement de cette charge, le Roi s'étoit formellement réservé *le choix & provisions des capitaines gardes-côtes*, de même que de tous les officiers de la Marine. Réserve depuis renouvelée dans l'art. 14, tit. premier du liv. premier ci-dessus.

Ainsi il n'est pas étonnant que depuis ce temps-là l'Amiral n'ait plus nommé les capitaines gardes-côtes. Tout ce qui lui est resté de son ancien droit en cette partie, c'est que les commissions que le Roi leur donne sont assujetties à son attache, & à être enregistrées au greffe de l'Amirauté, avec prestation de serment, comme il a été observé sur l'article premier du titre précédent.

A l'égard de la redevance annuelle par feu, payable en temps de paix par chaque chef de famille sujet à la garde des côtes, de tous les droits attachés originairement à la charge d'Amiral, il n'en est peut-être point de plus ancien, ni qui ait été plus souvent confirmé en connoissance de cause.

Fixé par la quotité à cinq sols, par Edit de Louis XI, du mois d'Avril 1475, il existoit long-temps auparavant; il a été confirmé depuis : savoir, sous la dénomination générique de devoir *au taux accoutumé*, par les Ordonnances de 1517, art. 30; de 1543, art. 9, & de 1584, art. 18; & formellement à raison de cinq sols par feu, par la Déclaration d'Henry IV, du 23 Février 1605, vérifiée au Parlement de Rouen le 10 Mai suivant, sous la condition toutefois qu'il n'en pourroit être demandé qu'une année; c'est-à-dire, que cette redevance n'arrérageroit point à l'instar de la dîme & du terrage ou champart. Ce qui fut ordonné de nouveau par un autre Arrêt du même Parlement, en date du 10 Mars 1610.

Dans la suite, quoique ce droit eût encore été rappelé dans le préambule de la Déclaration du 31 Octobre 1647, il fut disputé à M. le Duc de Vendôme, tant par divers Seigneurs & Gouverneurs, dont les uns avoient tenté de l'usurper, & d'autres s'étoient opposés à sa perception, que par les habitans d'une quantité considérable de paroisses maritimes qui prétendoient à l'enviser défendre de le payer; mais M. de Vendôme y fut constamment & sans aucune interruption, maintenu par Arrêts du Conseil des 27 Mars 1654, 11 Juillet 1659, 5 Février & 6 Septembre 1661, 10 Mars & 12 Juillet 1662, & 25 Juin 1665. Ce dernier d'autant plus remarquable, que le Duc de Vendôme avoit en tête un plus grand nombre d'adversaires.

Il sembloit après cela que la perception de ce droit au profit de l'Amiral ne pouvoit plus cesser, qu'autant que la suppression en seroit formellement ordonnée par quelque acte émané de l'autorité royale; cependant il en est arrivé autrement, & ce droit s'est éteint comme de lui-même, & par le simple non-usage.

Si la recette en eût discontinué aussi-tôt après le rétablissement de la charge d'Amiral, ou même aussi-tôt après la promulgation de la présente Ordonnance, on pourroit présumer que l'intention du Roi auroit été de le supprimer effectivement, en ne le comprenant pas dans l'énumération des droits anciennement attachés à cette charge: mais outre que depuis ces deux époques, il a été reconnu plus d'une fois que le Roi n'avoit pas entendu préjudicier aux autres droits de l'Amiral, sous prétexte qu'ils n'avoient pas été rappelés dans l'énumération qu'il en avoit faite, c'est que, par rapport à ce droit de guet & garde sur les côtes en particulier, il y a des monumens postérieurs à l'une & l'autre époques, qui prouvent que Louis XIV l'a reconnu comme un droit toujours subsistant.

Ces monumens sont, 1°. la commission que ce Roi fit délivrer le 4 Octobre 1671 pour la régie & conservation des droits de l'Amiral, pendant la minorité du Comte de Vermandois, dans laquelle commission le droit de guet & garde est expressément établi.

2°. Une autre commission du 9 Décembre 1683, délivrée au sieur Fouyn pour le même sujet, à l'occasion de la minorité de M. le Comte de Toulouse, dans laquelle ce droit de guet & garde est pareillement exprimé.

3°. Un autre Arrêt du Conseil du 13 Décembre 1687, qui, sur la Requête de Madame la Princesse de Conty, en qualité d'héritière de M. le Comte de Vermandois son frere, tendante à la restitution dudit droit de garde que divers particuliers s'étoient fait payer durant l'exercice de M. le Comte de Vermandois, par usurpation sur les droits de sa charge: ordonna que les particuliers qui se trouveroient avoir reçu ledit droit de garde, seroient assignés à la Requête de ladite Dame, pour représenter les titres en vertu desquels ils l'avoient perçu.

4°. Enfin, un autre Arrêt du Conseil du 30 du même mois de Décembre, qui, sans avoir égard aux titres & moyens produits par le sieur de la Ferrière, Lieutenant de Roi, de Grandville, dans la vue de se faire maintenir en possession dudit droit de garde, dans l'étendue du gouvernement de ladite ville, lui fit défenses d'exiger à l'avenir ledit droit de garde, à peine de concussion. Dans cet Arrêt est visé celui du 25 Juin 1665, ci-dessus cité, rendu

en faveur de M. le Duc de Vendôme, comme l'ayant confirmé & maintenu dans la possession de faire percevoir à son profit la redevance de cinq sols par feu, en temps de paix, pour droit de guet & garde.

Ainsi dans ce temps-là M. l'Amiral étoit encore en possession & jouissance de ce droit, qui par conséquent étoit indépendant de la destination de l'emploi des amendes portées par l'article 3 ci-après. Comment ce droit s'est-il donc éclipsé dans la suite, ne paroissant pas avoir été supprimé par aucun Edit ni Arrêt du Conseil? Voici sur cela mes conjectures.

Ce droit n'étoit dû par les habitans de la garde-côte qu'en temps de paix; & régulièrement la garde-côte étoit bornée anciennement à une demi-lieue de distance du bord de la mer. Par l'article premier du Règlement du 23 Novembre 1701, elle fut étendue jusqu'à deux lieues: on étoit alors en guerre, & par conséquent la redevance des cinq sols par feu n'étoit pas exigible. D'ailleurs, quand on auroit été en paix, il n'auroit pas été naturel de donner à la redevance, la même extension qui avoit été donnée au terrain sujet à la garde-côte, c'est-à-dire, d'y assujettir les habitans qui venoient d'être soumis nouvellement au service de la garde-côte.

Que l'augmentation de l'étendue de la garde-côte ne fût pas capable de faire perdre à l'Amiral le droit qu'il avoit sur l'étendue ancienne de la garde-côte, c'est-à-dire, jusqu'à une demi-lieue de distance du bord de la mer, à la bonne heure; mais par la raison contraire son droit ne pouvoit pas s'étendre jusqu'à deux lieues, sous prétexte de l'extension nouvellement donnée à la garde-côte jusqu'à cette distance de deux lieues. Il auroit fallu pour cela que le Roi eût expressément donné à ce droit la même extension qu'il avoit donnée à l'étendue de la garde-côte, d'autant plutôt que le service de la garde côte n'étoit plus le même qu'autrefois.

Il étoit changé en effet depuis que le Roi s'étoit réservé la nomination des capitaines gardes-côtes. M. l'Amiral n'y avoit plus la même influence, surtout depuis le Règlement du 12 Mai 1696; & quoique celui du 23 Novembre 1701 portât que les capitaines gardes-côtes ne commanderoient que sous l'autorité de M. l'Amiral, on y voit néanmoins que tout ce qui concernoit le service de la garde-côte devoit se faire par les ordres des Gouverneurs généraux ou des Commandans dans les provinces.

Le changement fut encore plus considérable au moyen de l'Edit du mois de Février 1705, par lequel le Roi érigea en titre d'office les capitaineries gardes-côtes du Royaume, & des Réglemens intervenus en conséquence.

Il est vrai que ces charges furent supprimées par un autre Edit du mois de Janvier 1716, & que par un dernier Règlement du 28 du même mois, qui est la règle encore aujourd'hui subsistante pour la majeure partie du service de la garde-côte, les choses ont été rétablies à peu près sur le pied qu'elles étoient au temps de notre présente Ordonnance; mais il est resté encore assez des changemens qui avoient interrompu la perception de la redevance de cinq sols par feu au profit de M. l'Amiral, pour en avoir empêché le rétablissement.

Et d'abord l'étendue de la garde-côte étant demeurée fixée à deux lieues, comme par le Règlement du 23 Novembre 1701 il est évident que la redevance de cinq sols par feu ne pouvoit être prétendue par M. l'Amiral après la paix d'Utrecht, que sur l'ancien pied, c'est-à-dire, que jusqu'à une demi-lieue de dis-

tance de la côte. Or cette distinction qui devoit mettre une différence notable entre les habitans sujets à la garde côte , & rendre leur condition inégale en cette partie , tandis que les charges du service étoient absolument les mêmes, formoit déjà un grand inconvénient , capable même , soit par jalousie naturelle aux payfans , soit par l'esprit d'intérêt qui les domine singulièrement , d'engager plusieurs de ceux qui avoient eu leur domicile dans l'étendue de la demi-lieue à le transférer au-delà , pour s'exempter du payement de la redevance : ce qui auroit dépeuplé d'autant les lieux les plus voisins de la côte , tandis que l'intérêt de l'Etat exige que ces mêmes lieux soient les plus habités , à raison de la promptitude du secours qui peut en résulter. Et si l'on oppose que ce changement de domicile n'étoit point arrivé du temps que la garde-côte , ne s'étendoit pas au-delà de demi-lieue , c'est qu'alors ils auroient perdu les privilèges attachés à la garde-côte , ce qu'ils n'auroient pas eu à craindre en allant s'établir au-delà de la demi-lieue , dès qu'ils auroient été sujets tout de même à la garde des côtes.

Cela tout seul n'auroit pas empêché à la vérité , que M. l'Amiral n'eût continué la perception de sa redevance de cinq sols par feu dans l'étendue de la demi-lieue , sur ceux des habitans qui s'y feroient trouvés domiciliés ; mais , outre les embarras de cette régie à l'occasion de laquelle il auroit fallu poser les bornes de la demi-lieue & faire dresser des rôles particuliers pour les habitans domiciliés dans l'étendue de la même demi-lieue , c'est qu'au fonds le droit de l'Amiral étoit devenu sujet à contestation ; attendu que , suivant les titres qui l'avoient établi ou confirmé en sa faveur , il n'étoit dû par les habitans de la garde-côte , en temps de paix , qu'à cause qu'ils étoient dispensés du guet & garde sur les côtes durant le même temps , & qu'ils n'étoient assujettis à s'assembler pour passer en revue que de deux ans en deux ans ; au lieu que par les nouveaux Réglemens concernant le service de la garde-côte , non seulement ils étoient devenus sujets à passer en revue deux fois l'année , mais encore à faire l'exercice une fois le mois. Ordre qui s'observe encore aujourd'hui.

La condition des habitans sujets à la garde des côtes ayant donc changé aussi considérablement , il n'étoit pas naturel qu'avec cette surcharge ils demeurassent encore assujettis à l'ancienne redevance de cinq sols par feu.

Telles sont les raisons qui vraisemblablement engagerent feu M. le Comte de Toulouse à y renoncer , en le laissant tomber par simple prétermision. Aussi depuis ce temps-là n'en a-t-il plus été question.

ARTICLE PREMIER.

LES habitans des paroisses sujettes au guet de la mer , seront tenus de faire la garde sur la côte , quand elle sera commandée ; à peine de trente sols d'amende contre le défaillant , pour la première fois , & d'amende arbitraire , pour la seconde.

LES *habitans des paroisses sujettes au guet de la mer*. Anciennement la garde-côte ne s'étendoit, comme il vient d'être dit, que jusqu'à une demi-lieue de distance du bord de la mer : Ordonnance de 1543, art. 10, & de 1584, art. 19. Par le Règlement du 23 Novembre 1701, elle a été étendue jusqu'à deux lieues, ce qui a été confirmé par l'article premier, tit. 5 du Règlement du 28 Janvier 1716, qui est la loi générale toujours subsistante sur le fait de la garde-côte, & par l'article 20 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757.

Ce sont donc les habitans des paroisses situées dans cette étendue de deux lieues, qui sont sujets au guet de la mer & à la garde sur les côtes ; mais il en faut excepter :

1°. Non seulement ceux qui sont au-dessous de l'âge de seize ans, (art. 20 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757, auparavant le service ne commençoit qu'à 18 ans) & ceux qui sont au-dessus de l'âge de 60 ans, mais encore les matelots, aux termes dudit Règlement du 28 Janvier 1716, art. 2 du tit. 2 ; ce qui avoit déjà été ainsi prescrit par le Règlement du 13 Juin 1708. A l'égard des matelots, la raison de l'exemption est qu'ils doivent le service sur les vaisseaux du Roi : & pour ce qui est des autres, c'est l'âge avant lequel ou après lequel on ne peut être forcé au service. Le matelot en est même dispensé à 50 ans. Voyez le titre des matelots *suprà*, art. 2.

2°. Ceux qui ont servi durant trente ans dans la garde-côte, puisqu'ils doivent avoir alors leur congé absolu, suivant l'article 9 titre 5 dudit Règlement de 1716 ; mais il semble que cela ne doit s'entendre que de trente années de guerre, de même que les vingt années de service qui operent l'exemption de la taille en faveur de ceux qui se seront distingués dans quatre occasions.

3°. Ceux qui sont chargés du recouvrement des deniers royaux, durant tout le temps de leur exercice ou gestion.

4°. Les Commis des Postes, des Aydes & autres Employés des Fermes.

5°. Les Gardes-Etalons.

6°. Les Charpentiers de navires, Calfats & autres ouvriers affectés au service de la Marine ; les Syndics des paroisses durant le temps de leur exercice. Art. 21 & 22 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757.

7°. Enfin, ceux qui sont commis par M. l'Amiral ou par les Officiers de l'Amirauté pour veiller aux naufrages & au sauvement des effets qui viennent à la côte.

Par les anciennes Ordonnances, ceux qui n'étoient taxés qu'à 5 sols de taille étoient exempts de la garde-côte ; mais depuis longues années il n'y a plus de taux aussi modique.

Seront tenus de faire la garde. Aujourd'hui cela ne regarde plus que les habitans compris dans les compagnies des paroisses ; ceux des compagnies détachées en sont dispensés, parce qu'ils ont un service séparé. Art. 2 du même tit. 5 ; art. 6 du tit. 7, & art. premier & 9 du tit. 8 dudit Règlement de 1716. Cela avoit déjà été ainsi ordonné par l'art. 3 du Règlement du 13 Juin 1708, & par l'art. 4, titre des amendes du Règlement du 2 Mai 1712, & a encore été nouvellement confirmé par l'Ordonnance du 5 Juin 1757, art. 39 & suivant.

Quand elle sera commandée, par le capitaine général garde-côte ou son représentant qui de son côté doit prendre les ordres du Gouverneur ou Commandant général dans la province. Art. 5, 8 & 10, tit. 2 du même Règlement de 1716, en conformité de celui du 13 Juin 1708, art. 16, 17 & 32. Voyez aussi sur ce sujet l'Ordonnance du 5 Juin 1757.

Mais tout cela n'est que pour le service en temps de guerre. En temps de paix il n'y a point de guet & garde à faire sur la côte. Art. 13 du Règlement du 24 Septembre 1713 ; il n'est question que des montres ou revues, & de l'exercice des soldats. Les revues sont au nombre de deux par an, au mois de Mai, & au mois d'Octobre ou de Novembre ; & l'exercice doit se faire une fois le mois. En cette partie il n'y a point de distinction entre les compagnies des paroisses & les compagnies détachées ; tous ceux qui les composent sont également obligés de s'y trouver.

Pour ce qui est des revues, voir l'art. 4 du tit. 2 ; l'art. 6 du tit. 5, & l'art. 4 du tit. 9 du Règlement de 1716, dont les dispositions sont relatives aux articles premier & 2 du Règlement du 24 Septembre 1713 ; voir aussi le nouveau Règlement du 14 Avril 1758.

Et en ce qui concerne l'exercice, voir l'art. 3 du tit. 4, l'art. 6 du tit. 5, & l'art. 4 du tit. 9 ; le tout conforme aux articles 6 & 7 dudit Règlement du 24 Septembre 1713.

A peine de trente sols d'amende, &c. Par l'article 9 du Règlement du 23 Novembre 1701, de même que par l'art. 36 du Règlement du 13 Juin 1708, l'amende avoit été laissée à l'arbitrage des Gouverneurs généraux ou Commandans des provinces. Le Règlement du 2 Mai 1712, articles premier & 2, l'avoit fixée à 10 sols pour la première fois, à 20 sols pour la seconde ; & en cas de récidive, il la laissoit à l'arbitrage tout de même du Commandant de la province, suivant l'art. 10 ; ce qui avoit été confirmé par autre Règlement du 24 Septembre 1713, art. 7 ; mais par le Règlement du 28 Janvier 1716, elle ne peut être moindre de dix sols, ni plus forte de quarante sols, art. 7 du tit. 5. Cela veut dire que pour le premier défaut il n'y a que 10 sols d'amende, & que pour le second elle peut être portée jusqu'à 40 sols, à l'arbitrage du Juge.

Pour ce qui est du service en temps de guerre, l'art. 3 du tit. 8, conformément au Règlement du 2 Mai 1712, titre des peines, art. premier, soumet à 15 jours de prison & à 20 sols d'amende le soldat de compagnie qui ne se sera pas rendu à son poste, ou qui après y être venu aura quitté sa compagnie sans la permission du commandant ; & s'il quitte pendant quelque action, il doit être condamné aux galères perpétuelles. A l'égard de ceux qui doivent faire la garde sur la côte, étant commandés aussi en temps de guerre, la peine du manquement est également de 20 sols d'amende & de prison en cas de récidive, art. 9 du même titre 8. La dernière Ordonnance du 5 Juin 1757, art. 39 & 40, ne parle que de prison, sans amende ; mais cette Ordonnance, qui laisse bien des choses à désirer, laisse subsister tout ce à quoi elle n'a pas dérogé : il y a quelque chose de plus dans le nouveau Règlement du 14 Avril 1758.

ARTICLE II.

N'Entendons toutefois comprendre les habitans des paroisses qui doivent le guet ès Villes, Châteaux & Places fortes situées sur la mer, lesquels seront tenus de l'y faire, & non sur la côte.

On trouve la même disposition dans l'Ordonnance de 1543, art. 10, & dans celle de 1584, art. 19. Il n'auroit pas été naturel, en effet, que ceux qui étoient assujettis au guet & garde dans les Villes & Châteaux eussent encore été tenus de faire le guet sur la côte. Mais aujourd'hui cette distinction n'a plus lieu, parce que la garde de ces Villes, Châteaux & Places fortes situés sur le bord de la mer ou dans la mer, est confiée en tout temps à des troupes réglées ou aux invalides; de sorte que le soin de renforcer ces postes, en cas d'alarme, par les habitans de la garde-côte, regarde uniquement le Commandant de la province.

ARTICLE III.

LE Lieutenant de l'Amirauté jugera les amendes sur le rapport du clerc du guet, lequel en fera la recette: & les deniers seront appliqués, à la diligence de notre Procureur, aux réparations du corps-de-garde.

C'Est encore aujourd'hui le Lieutenant de l'Amirauté qui doit prononcer les amendes contre ceux qui manquent de se trouver aux revues générales ou particulières, & aux exercices. Ce droit avoit été attribué au Gouverneur général ou Commandant de la province, par les art. 9 & 15 du Règlement du 23 Novembre 1701, par l'art. 36 du Règlement du 13 Juin 1708, & par l'art. 10, titre des amendes, du Règlement du 2 Mai 1712; mais il a été rendu au Lieutenant de l'Amirauté par le Règlement du 28 Janvier 1716, art. 7, du tit. 5, & art. 2 du tit. 10, à quoi il ne paroît pas qu'il ait été dérogé par la dernière Ordonnance du 5 Juin 1757, ni par le nouveau Règlement du 14 Avril 1758.

Les amendes se prononcent contre les défaillans, sur le rôle qu'en doit tenir le clerc du guet, aux termes de l'art. 3, tit. premier, & du même art. 7, tit. 5 dudit Règlement. Il en fut autrement tant que les offices des Commissaires aux montres & revues subsistèrent; c'étoit à eux alors à tenir le rôle des défaillans & à faire la recette des amendes, à la charge néanmoins de remettre au greffe de l'Amirauté, tous les six mois, un état des amendes payées & à payer, suivant les articles 12, 13 & 14, titre des amendes du Règlement du 2 Mai 1712.

Le Règlement du 28 Janvier 1716 ne dit point par qui la recette des amen-

des fera faite ; mais puisqu'il a rétabli le clerc du guet pour tenir le rôle des défaillans , conformément à notre Ordonnance , il est évident , comme il a été observé sur l'art. 4 du précédent titre , qu'il a entendu que ce seroit aussi ce clerc du guet qui feroit la recette des amendes , relativement à la disposition du présent article & du suivant ; aussi est-ce l'usage qui s'observe actuellement.

Quant à la destination des amendes , qui , aux termes de ce même article , doivent , à la diligence du Procureur du Roi , être appliquées aux réparations du corps-de-garde , cette disposition a été renouvelée par Ordonnance de M. le Comte de Toulouse , en exécution du Règlement du Roi , du 12 Mai 1696.

Depuis ce temps-là il fut ordonné par l'art. 8 du Règlement du 23 Novembre 1701 , que la recette des amendes seroit faite par ceux que les Intendans des provinces y préposeroient , pour en être le produit employé par les ordres de Sa Majesté ; mais par l'art. 37 du Règlement du 13 Juin 1708 , il a été réglé que le produit desdites amendes seroit employé *aux réparations des corps-de-garde & entretien du feu & chandelle d'iceux , sans qu'elles puissent être diverties à d'autres usages* ; & cette destination , conforme à celle prescrite par le présent article , n'a point changé depuis , n'y ayant rien de contraire dans les Réglemens postérieurs.

Cependant , comme suivant le Règlement de 1716 , il n'y a de subsistant en temps de paix que les corps-de-garde bâtis en pierres ou en briques , & que les dépenses de leur entretien sont peu considérables , l'usage s'est introduit d'appliquer les amendes aux réparations des drapeaux , guidons & étendarts , des tambours & des habits uniformes ; le tout sous la direction du capitaine général de chaque capitainerie , sans en communiquer au Procureur du Roi , comme si son ministère étoit borné en cette partie , à veiller au recouvrement des amendes ; encore est-on attentif à lui ôter la connoissance , quoiqu'il ne soit pas douteux qu'il n'ait droit d'examiner si les amendes ont été payées , & l'emploi qui en a été fait.

Quant à la construction , la conservation & la démolition des corps-de-garde & magasins , voir le tit. 7 & les articles premier & second du tit. 9 du Règlement de 1716. L'article 3 parlant de l'inventaire des ustensiles , veut qu'il en soit remis une copie au greffe de l'Amirauté.

ARTICLE IV.

LE Clerc du guet sera tenu , à peine de destitution , de mettre de six mois en six mois au greffe de l'Amirauté , un rôle des amendes payées , & de celles qui resteront à payer.

TAnt qu'il y a eu des commissaires aux montres & revues en titre d'office , c'étoit à eux à remplir l'obligation imposée ici au clerc du guet , comme il résulte de l'art. 14 du titre des amendes , du Règlement du 2 Mai 1712 : ainsi notre article n'a jamais cessé d'avoir son exécution ; il n'y a eu de différence que par rapport au sujet qui y étoit asreint.

Aujourd'hui les choses sont au même état qu'elles étoient au temps de la

promulgation de cette Ordonnance, puis que le clerc du guet a été rétabli par le Règlement du 28 Janvier 1716, qui en cette partie n'a souffert aucun changement par la dernière Ordonnance du 5 Juin 1757.

L'objet de cet article est de pourvoir au recouvrement des amendes contre ceux qui sont en demeure ou qui refusent d'en faire le payement; & ce soin regarde naturellement le Procureur du Roi, qui au moyen de ce rôle est instruit de ce qui reste à payer des amendes. Mais, comme il a été observé sur l'article précédent on fait se passer de son ministère à cet égard; on se sert même pour cela d'un moyen qui n'est pas régulier, quoiqu'il semble autorisé par l'art. 10, tit. des amendes du Règlement du 2 Mai 1712. Ce moyen est d'emprisonner par voie de fait & exécution militaire, ceux qui sont en retard de payer; & ce qui me fait dire que ce moyen n'est pas régulier, c'est la disposition des articles 1 & 2, tit. 10 du Règlement du 28 Janvier 1716, qui a rétabli les Officiers de l'Amirauté dans leur ancien droit, par rapport à la garde-côte; d'où il s'ensuit que le recouvrement forcé des amendes ne doit se faire qu'à la diligence du Procureur du Roi. Il est pourtant vrai au fonds que l'emprisonnement est la voie la plus courte pour parvenir au payement des amendes; ainsi cet usage peut être toléré absolument, pourvu néanmoins que l'on corrige l'abus où sont les capitaines de faire grace de l'amende à qui il leur plaît de leurs soldats; car, que cette remise soit gratuite ou non, elle ne va pas moins contre le bien du service, ne fût-ce que par le sujet de murmurer qu'elle donne à ceux qui ne sont pas traités si favorablement. Il en est de même de l'exemption de service pour les revues, l'exercice & le guet de la mer: aussi tout cela leur est-il expressément défendu par l'art. 9, tit. 2 du Règlement du 28 Janvier 1716; & plus particulièrement encore sous de graves peines, sur-tout l'exemption étant à titre onéreux & non gratuit, par les art. 10 & 11 du Règlement du 2 Mai 1712, titre des revues, à qui se rapporte la disposition de l'article 40 du nouveau Règlement du 14 Avril 1758.

ARTICLE V.

LE signal se fera de jour par fumée, & de nuit par feu.

CES signaux, qui sont les mêmes que ceux indiqués par l'Ordonnance de 1517, art. 29, par celle de 1543, art. 8, & par celle de 1584, art. 17, ont été pratiqués de tout temps, comme il résulte des notes de Cleirac, sur l'article 83 de la Jurisdiction de la Marine, pag. 547 & 548, d'où le Commentateur a tiré tout ce qu'il a dit sur cet article.

Mais on ne s'en tient pas toujours à ces signaux *de jour par fumée & de nuit par feu*. Il en est d'autres que l'on peut y joindre, ou substituer même, tels que ceux indiqués par l'art. 10 du Règlement du 13 Juin 1708, & par l'art. 11, tit. 8 du Règlement du 28 Janvier 1716, qui peuvent être faits avec des pavillons ou des coups de canon, qui soient vus ou ouïs d'un corps-de-garde à l'autre; le tout sans préjudice des autres signaux qui peuvent être ordonnés par le Commandant, tels qu'il le jugera à propos, avec ordre de

les répéter , & qu'ils se fassent à des distances assez rapprochées , pour qu'ils puissent être aperçus plus aisément & rendus plus composés , suivant l'art. 12 du même Règlement de 1716.

Cependant les signaux par fumée le jour , & par feu la nuit , comme se faisant remarquer de plus loin , sont préférés par le Règlement du 23 Novembre 1701 , art. 13 , qui en conséquence ordonne qu'il y ait sur les lieux où ils se devront faire , les matieres nécessaires pour cela , & qui charge les capitaines gardes-côtes d'y tenir la main.

Mais ces signaux ne sont d'usage qu'en temps de guerre , & en cas d'alarme.

ARTICLE VI.

LES habitans des paroisses sujettes au guet de la mer , seront tenus d'avoir en tout temps dans leurs maisons , chacun un mousquet ou fusil , une épée , une demi-livre de poudre , & deux livres de balles , à peine de cent sols d'amende.

NOs anciennes Ordonnances ci-devant citées , s'étoient contentées de dire que l'Amiral contraindrait les habitans sujets à la garde des côtes , à eux armer & ambastonner comme il appartient.

La maniere de faire la guerre ayant changé depuis , c'est la raison pour laquelle notre article , confirmé par l'Ordonnance du 5 Juin 1757 , art. 44 , a ordonné (mais *vide infra*) qu'ils fussent armés & pourvus de munitions de guerre , de la façon qui y est prescrite , & cela en tout temps , c'est-à-dire , en temps de paix comme en temps de guerre. Cependant cela ne s'exécute pas à la rigueur en temps de paix pour les munitions , à moins que l'on ne prévoye une guerre prochaine. Au surplus , lorsque ces troupes sont commandées pour s'opposer aux descentes , c'est le Roi qui leur fait fournir les munitions de guerre & le pain , dès le lendemain de leur arrivée pour le service de la garde-côte. Il y a pourtant une exception par l'Ordonnance du 5 Juin 1757 , art. 31 , en ce qui concerne la solde , qui ne doit courir qu'après le quatrieme jour de service , lorsqu'il ne sera question que des détachemens pour la garde des redoutes , corps-de garde , batteries & autres postes.

Pour reprendre notre article , le Règlement du 13 Juin 1708 , a ajouté , art. 5 , qu'outre le fusil , chaque habitant seroit muni d'une bayonnette , d'un porte bayonnette & d'un fournement avec le cordon ; ce qui ayant été passé sous silence dans l'art. 8 , titre des amendes , du Règlement du 2 Mai 1712 , qui ne parle que d'un fusil & d'une épée en bon état , a été expressément ordonné de nouveau par le Règlement du 28 Janvier 1716 , art. 3 , tit. 5. Aujourd'hui par la nouvelle Ordonnance du 5 Juin 1757 , art. 33 , c'est le Roi qui fait fournir aux compagnies détachées les armes nécessaires pour le service ; & ces armes , qui doivent être déposées dans un magasin destiné à cette fin pour n'en être tirées qu'à l'occasion des revues & du service , sont sujettes à y être rapportées aussi-tôt après le service fini.

Mais

Mais par l'art. 24 du nouveau Règlement du 14 Avril 1758, il est ordonné que les armes, au lieu d'être déposées dans les magasins, resteront pendant la guerre, entre les mains des soldats de ces compagnies détachées, lesquels soldats seront tenus d'entretenir leurs armes en bon état, &c.

A l'égard des milices des compagnies du guet, l'art. 25 les dispense pour l'avenir de se fournir d'armes & de munitions à leurs frais; & veut que les paroisses soient tenues de pourvoir chacun des corps-de-garde, du nombre de fusils nécessaires pour la garde ordinaire du guet, & du même calibre que ceux des compagnies détachées, & qu'ils y soient entretenus pendant le temps de la guerre, ainsi que la poudre, les balles, pierres de rechange, tirre-bourres & tourne-vis, proportionnellement au nombre des soldats qui seront commandés pour le service de chacun desdits corps-de-garde.

Il en est de même en Bretagne, art. 50 de l'Ordonnance du 25 Février 1756, & en Normandie, art. 22 du Règlement du 15 Février 1758. *Secus* en Picardie art. 31 du Règlement du 30 Mars 1758, & en Guienne & en Languedoc, les Réglemens des 13 Août 1757 & 15 Mai 1758 n'en disant rien.

En Provence, c'est à la province à fournir tout ce qui est nécessaire pour armer & équiper les garde côtes. Ordonnance des 27 Avril 1746, & premier Mai 1748.

Quant à l'amende pour contravention à notre article, elle avoit été réduite à 50 sols par l'art. 8 du Règlement de 1712; mais par celui de 1716 elle a été rétablie à cent sols, conformément au présent article.

L'article 4 du même Règlement ordonne de plus, qu'il sera établi autant qu'il sera possible l'uniformité des armes, qu'à mesure qu'il manquera de fusils & des bayonnettes, ils seront remplacés par d'autres du modèle de ceux des soldats de la marine, & pris dans les magasins désignés, après en avoir fixé le prix & fait les épreuves convenables; mais il est entendu que les habitans garde-côtes doivent en être fournis à leurs frais, excepté aujourd'hui les miliciens enrôlés pour six ans dans les compagnies détachées, auxquels, comme il vient d'être observé, le Roi fait fournir les armes.

Tout cela, avec les exercices ordonnés une fois le mois, a pour objet de dresser les habitans sujets à la garde-côte, au maniement des armes, & de les rendre par-là plus propres à prévenir les descentes des ennemis ou à les repousser.

C'est pour cela encore que par l'art. 10 du Règlement du 23 Novembre 1701, il a été permis » au Commandant de la province, de donner ses ordres pour » leur faire brûler des amorces & les faire tirer ensuite, afin de les accoutumer au feu, & pour les dresser à bien tirer; Sa Majesté faisant espérer qu'elle » pourroit accorder des prix pour ceux qui se distingueroient dans cet exercice; » ce qui a été renouvelé par l'art. 8, tit. 5 du Rég. du 28 Janvier 1716.

Dans ces dernières années, les exercices ont été si multipliés & si réguliers, sur-tout par rapport aux compagnies détachées, qu'on en a fait des troupes très-bien disciplinées. On en a aussi dressé un certain nombre à l'exercice du canon, & en général le succès a été tel, que plusieurs après avoir remporté les prix proposés, ont été jugés capables de former d'autres canonniers, & que tous ont été reconnus également propres au service des batteries.

L'heureuse épreuve que l'on a fait de l'utilité de ce nouvel arrangement

fera sans doute tenir exactement la main dans la suite à l'observation de la discipline parmi ces troupes garde-côtes, puisque c'est à leur ardeur pour le service, au courage qu'elles ont montré pour la défense de la partie, & à leur bonne contenance dans le péril, que l'on doit en grande patrie, attribuer le mauvais succès de la tentative des Anglois au mois de Septembre 1757.

Il est vrai que les belles dispositions de M. le Maréchal de Seneftere & les habiles manœuvres des Officiers généraux qui commandoient sous ses ordres, sur-tout de M. le Marquis de Langeron, Lieutenant-général des Armées du Roi, & de M. de Rouffiac, Marechal de Camp, dont l'un avoit assis son Camp à Fouras, & l'autre à Angoulin, ont déconcerté toutes les mesures prises par les Anglois pour la descente, qui ne leur a pas paru praticable, malgré la force prodigieuse de leur armement; mais ces Généraux avec aussi peu de troupes réglées qu'ils en avoient, (elles ne consistoient qu'en trois bataillons & un régiment de dragons) n'auroient pu faire face par-tout aux ennemis, & leur présenter un front capable de les intimider, sans le secours des milices garde-côtes, dont les évolutions regulieres & multipliées, aux preuves de leur desir d'en venir aux mains, ajoutoient l'avantage de grossir considérablement leur nombre.

Tout cela joint à l'adresse de nos Généraux à faire passer continuellement des troupes de l'un à l'autre Camp, comme si c'eussent été de nouvelles troupes qui y arrivassent, en a imposé aux Anglois, de maniere qu'après avoir resté dix jours dans nos rades, ils ont pris le parti de la retraite, sans autre fruit de leur terrible expédition annoncée avec tant d'appareil & d'emphase, que la prise de la petite Isle d'Aix mal défendue, & la démolition de son Fort.

Mais sous prétexte que nos milices garde-côtes ont si bien servi dans cette circonstance critique, il seroit fort peu sûr de se reposer uniquement sur elles du soin de défendre nos côtes; non seulement à raison de leur petit nombre, eu égard à l'étendue du terrain qu'il y a à garder; mais encore parce que de pareilles troupes, quelque courage qu'elles fassent paroître, ne sont pas en état de tenir ferme contre des ennemis aguerris, si elles ne sont soutenues par des troupes réglées, & accoutumées à vaincre.

C'est tout ce qu'il me convient de dire sur ce sujet. On trouvera dans une relation imprimée peu de temps après cet événement; [relation à laquelle se réfère l'Historien de la Rochelle dans son second volume] un récit également circonstancié & bien écrit de cette fameuse entreprise des Anglois, & des précautions prises pour faire échouer leur projet. L'Auteur de cette relation, au reste, n'a du tout point flatté les Rochellois, en faisant valoir le zele qu'ils temoignerent à l'envi pour la défense de la Ville. Ce zele, en effet, ne pouvoit aller plus loin, puisqu'en moins de trois jours il se forma un grand nombre de compagnies de jeunes gens de tous états, faisant ensemble plus de mille hommes qui montoient la garde tour à tour avec un détachement de milices, & qui par là se chargeoient de défendre la Ville à la place des deux bataillons campés à Fouras & à Angoulin pour disputer la descente.

Le Commerce se distingua aussi en particulier, en faisant élever diverses batteries de canons tirés de leurs vaisseaux pour défendre l'entrée du port, & cela aux frais des Négocians & Armateurs. Le Corps de Ville de son côté

pourvut à l'approvisionnement de la Ville, & fit fournir des rafraîchissemens aux différentes troupes répandues sur les côtes.

Ce même nouvel ordre introduit dans la garde-côte, s'est étendu à toutes les provinces maritimes du Royaume, excepté le pays Boulonnois, dont les habitans ont le privilege de se garder eux-mêmes; mais si dans les divers Réglemens intervenus sur cette matiere on trouve des dispositions uniformes, il y en a aussi de particulieres pour quelques pays.

On peut voir à ce sujet, outre les pieces ci-dessus citées des 5 Juin 1757; 9 & 14 Avril 1758; pour la Provence, les Ordonnances des 21 Avril 1746 & premier Mai 1748; pour la Bretagne, l'Ordonnance du 25 Février 1756 & le Règlement du 10 Août audit an 1756; pour Belle-Isle, l'Ordonnance du 26 Mai 1755; pour la Guienne, le Règlement du 13 Août 1757; pour la Normandie, celui du 15 Février 1758; pour la Picardie, celui du 30 Mars aussi 1758; & pour le Languedoc, l'Ordonnance du 15 Mai encore de 1758. Enfin, l'Ordonnance du 12 Mars 1759, concernant les nouveaux Inspecteurs des milices garde-côtes.

En faisant le relevé de ces différens Réglemens, on trouve que les compagnies détachées qui composent l'élite de la garde-côte, forment:

En Picardie 1050 hommes, non compris le Boulonnois, dont les habitans, comme il a été observé, ont le privilege de garder leur pays, & qui pour cela entretiennent un corps de plus de 6000 hommes.

En Normandie 15200 homme.

En Bretagne 10000 hommes.

A Belle-Isle 1200 hommes.

En Poitou 1920 hommes d'infanterie & 100 dragons.

En Aunis 1600 hommes d'infanterie & 100 dragons, non compris l'Isle de Ré qui fournit au moins 2000 hommes.

En Saintonge 1760 hommes d'infanterie & 200 dragons, sans y comprendre l'Isle d'Oleron, dont la garde-côte est aussi forte que celle de l'Isle de Ré.

En Guienne 2500 hommes d'infanterie & 500 dragons; mais par une dernière Ordonnance du 21 Octobre 1758, ce corps de dragons a été porté à 900 hommes en dix-huit compagnies de 50 hommes chacune, formant ensemble neuf escadrons.

En Languedoc 2000 hommes.

Et en Provence autres 2000 hommes.

Ce qui fait en tout plus de 50000 hommes de troupes d'élite & bien exercées.

Et comme ces compagnies détachées ne forment pas le tiers des milices garde-côtes, on peut compter sur 180000 hommes garde-côtes, outre les gens de mer.



ARTICLE VII.

Faisons défenses à tous Huissiers de saisir pour dettes, *même pour deniers royaux*, les armes & munitions ci-dessus, à peine de cinquante livres d'amende; en laquelle en cas de contravention, ils seront condamnés par les Officiers de l'Amirauté, bien que les Actes & Jugemens en vertu desquels les saisies auront été faites, ayent été donnés par d'autres Juges, auxquels nous en interdisons la connoissance.

Cet article a été confirmé par le Règlement du 28 Janvier 1716, où il est expliqué mot à mot dans l'article 5 du tit. 5.

S'il n'est pas permis de saisir ces armes & munitions, *même pour deniers royaux*, à plus forte raison la saisie n'en est-elle pas licite pour tout autre dette de quelque nature que ce soit, même de la part du vendeur qui doit s'imputer alors d'avoir fait crédit: le bien du service de la garde-côte l'exige de la sorte.

En vertu de l'attribution faite par cet article aux Officiers de l'Amirauté, il s'ensuit que l'opposition à une pareille saisie doit être portée pardevant eux; qu'il y auroit incompétence si elle étoit formée devant d'autres Juges, même devant ceux qui auroient rendus les jugemens en conséquence desquels la saisie auroit été faite. Delà il s'ensuit encore que si l'opposition étoit portée ailleurs qu'à l'Amirauté, les Juges de cette Jurisdiction seroient fondés à revendiquer la cause, en faisant défenses aux parties de plaider ailleurs que pardevant eux, à peine d'amende, & que sans autre examen ils sont autorisés à déclarer la saisie nulle, & à condamner l'Huissier ou Sergent en 50 liv. d'amende de quelque Jurisdiction qu'il soit; laquelle amende qui est au profit de M. l'Amiral, puisqu'elle n'a pas de destination marquée, est payable par provision, nonobstant l'appel, & toutefois sans y préjudicier, aux termes de l'art. 2, tit. 10 du Règlement de 1716, entre les mains du Réceveur de M. l'Amiral sur sa simple soumission, comme à l'égard des amendes prononcées en toute autre matière.

La même raison qui a fait interdire la saisie de ces armes & munitions, a fait défendre aussi à quiconque, par l'art. 9, tit. des amendes du Règlement du 2 Mai 1712, de les acheter des habitans garde-côtes, à peine de confiscation & de 30 liv d'amende, payable sans déport ni remise. Mais tout cela ne s'entend que des armes & munitions que doit nécessairement avoir le garde-côte, suivant ce qui a été remarqué sur l'article précédent; s'il en avoit en plus grand nombre, rien n'empêcheroit que cet excédant ne pût être valablement saisi sur lui, & qu'il n'eût la faculté de le vendre.

Il est quantité d'autres choses qu'on ne peut valablement saisir sur les gens de la campagne, & autres, sur quoi voir l'Ordonnance de 1667 & les Auteurs qui ont écrit sur ce sujet.

R È G L E M E N T

Que le Roi, de l'avis de son très-cher & très-ami Oncle le Duc d'Orléans Régent, veut être observé à l'avenir pour le service de la garde-côte.

Du 28 Janvier 1716.

TITRE PREMIER.

Des Officiers Garde-Côtes.

ARTICLE PREMIER.

IL y aura dans chaque capitainerie un capitaine, un major & un lieutenant.

II. Ces officiers garde-côtes seront pourvus par Sa Majesté ; & sur leurs commissions, ils prendront l'attache de l'Amiral de France, devant qui ils prêteront serment, ou devant ses lieutenans aux Sieges d'Amirauté, dans le détroit desquels ils seront établis ; & y feront enregistrer leurs commissions ; & jusqu'à ce que les capitaines desdites capitaineries soient pourvus, les capitaines & autres officiers des compagnies franches de milice garde-côte, ensemble ceux des compagnies des paroisses, continueront à faire les fonctions de leur emploi, & veilleront à la discipline desdites compagnies, ainsi qu'ils faisoient avant la suppression des offices de la garde-côte.

III. Il y aura dans l'étendue de chaque capitainerie, un ou plusieurs clerks du guet, selon l'étendue de ladite capitainerie, qui seront commis par l'Amiral ou ses lieutenans, tant pour avertir les habitans de se trouver aux revues & de monter la garde, que pour tenir registre des défaillans.

IV. Les capitaines des capitaineries garde-côtes auront rang de capitaine d'infanterie ; & en cas que dans le service ils aient eu un grade plus considérable, il leur sera donné le même par leurs commissions : à l'égard du major, il aura aussi rang de capitaine d'infanterie, & le lieutenant celui de lieutenant d'infanterie.

V. Lesdits officiers garde-côtes seront exempts de tutelle, curatelle, nomination à icelles, & autres charges de Ville ; & ce service leur tiendra lieu de celui qu'ils pourroient rendre dans les armées, de même qu'au ban & arrière-ban, dont ils seront exempts ; & pourront mériter dans les occasions d'être reçus dans l'Ordre de

Saint Louis. Pourront tous lesdits officiers garde-côtes, durant la guerre, demander & obtenir des Lettres d'Etat comme s'ils servoient dans les armées

TITRE II.

Des Capitaines des Capitaineries Garde-Côtes.

ARTICLE PREMIER.

Chaque capitaine garde-côte s'appliquera à acquérir une parfaite connoissance de sa capitainerie, dans toute son étendue tant par rapport aux paroisses qu'elle contient, leur situation, leur distance, & les chemins qui conduisent de l'une à l'autre, qu'au nombre & à la qualité des habitans de chaque paroisse, de même que de la nature & de l'étendue des côtes qu'ils auront à défendre, & des lieux où ils jugeront à propos de placer des retranchemens & des batteries en temps de guerre, afin d'en pouvoir rendre compte toutes les fois qu'on le leur demandera.

II. Les capitaines garde-côtes feront faire un rôle général de tous les habitans depuis l'âge de 18 ans jusqu'à 60 ; (sans qu'aucun matelot y puisse être compris) pour servir au guet & garde de la côte & de ce rôle ils en tireront le nombre qui sera jugé nécessaire pour en former les compagnies détachées : mais cette disposition ne pourra avoir lieu, qu'après avoir été approuvée par le Gouverneur Général, ou Commandant de la Province.

III. Ils s'informeront des gentilshommes de la capitainerie, ou autres vivant noblement, & faisant profession des armes, & qui demanderont à commander les compagnies, ou à remplir les places de lieutenans & d'enseignes ; ils choisiront les meilleurs sujets, à qui ils ne donneront leur commission, qui ne sera néanmoins valable qu'après qu'elle aura été visée par le Gouverneur ou Commandant Général de la Province.

IV. En temps de paix les capitaines garde-

côtes feront la montre & revue des habitans qui sont dans l'étendue de leur capitainerie, deux fois l'année; savoir, le premier jour de Mai, & l'une des fêtes du commencement de Novembre; elle se fera dans le lieu qu'ils jugeront le plus convenable, ils auront soin d'en avertir huit jours auparavant les Officiers d'Amirauté, en présence de qui cette revue doit être faite, & qui en doivent garder le contrôle dans leur greffe. Il ne fera point fait d'autre revue générale durant l'année; mais Sa Majesté désire seulement que chaque capitaine fasse trois fois l'année la visite de chacune des paroisses de sa capitainerie.

V. Dans ces visites ils assembleront les capitaines, lieutenans & enseignes, pour savoir d'eux l'état de leurs compagnies, du nombre des hommes dont chacune sera composée, aussi bien que des armes dont ils seront armés, dont ils dresseront des états avec des officiers seulement, & sans détourner les habitans de leur ouvrage: ces visites seront pourtant annoncées au prône quelques jours auparavant & on sonnera la cloche lorsqu'elles commenceront, afin que les habitans qui auront des plaintes à faire contre leurs officiers, puissent venir les faire librement aux capitaines garde-côtes, qui pourront, par provision, interdire ceux qui se trouveront en faute, & en rendront compte aux Gouverneurs Généraux ou Commandans des Provinces, pour recevoir leurs ordres.

VI. Ils examineront ces officiers, pour voir s'ils savent faire l'exercice, & s'ils sont capables de le montrer aux autres; ils le leur feront faire en leur présence, & leur donneront les instructions dont ils auront besoin.

VII. En cas que les milices de plusieurs capitaineries soient obligées de s'assembler, le plus ancien capitaine garde-côte commandera, suivant le grade dont il sera revêtu; & si leurs commissions sont de même date, celui qui aura servi dans les troupes, commandera.

VIII. Les capitaines garde-côtes ne pourront dans l'étendue de leur capitainerie, ni ailleurs, ordonner de leur autorité aucune imposition, charroi ni corvées aux villages & paroisses, qu'avec le consentement des Officiers Généraux ou particuliers de la Province, qui sont en droit & en usage d'en ordonner: pourront toutes fois dans les nécessités urgentes, ordonner ce qui sera absolument nécessaire pour le service, à condition d'envoyer sur le champ auxdits Officiers Généraux ou particuliers, copie de l'ordre qu'ils auront été obligés de donner & un mémoire des raisons qu'ils auront eu de le faire; sous peine pour ceux qui l'auront donné, d'en

demeurer responsables en leur propre & privé nom, s'ils se trouvoient l'avoir donné mal-à-propos.

IX. Aucun officier de la garde-côte ne pourra donner d'exemption de service, pour quelque cause que ce puisse être, à aucun habitant, non plus qu'à ceux qui auront été une fois reçus & incorporés dans les compagnies; & ceux qui en demanderont, seront obligés de se pourvoir pardevant le Gouverneur ou Commandant de la Province.

X. Ils prendront les ordres du Commandant de la province, pour le temps & les lieux de l'exercice des compagnies, en observant que les soldats desdites compagnies puissent y venir & retourner chez eux dans l'espace d'un demi-jour; & lorsque le temps & les lieux auront été réglés, ils tiendront la main à ce que lesdites assemblées se fassent régulièrement, & seront tenus d'y assister.

TITRE III.

Des Majors & Lieutenans des Capitaineries Garde-Côtes.

ARTICLE PREMIER.

Ces officiers seront obligés de se trouver aux revues & exercices des compagnies de leurs capitaineries, & auront soin, en temps de guerre, que les gardes soient régulièrement montées, dont ils rendront compte au capitaine de la capitainerie.

II. Le major commandera dans la capitainerie, en l'absence du capitaine, & le lieutenant, au défaut de tous les deux.

TITRE IV.

Des Capitaines des Compagnies.

ARTICLE PREMIER.

Chaque capitaine de compagnie tiendra la main à ce que la discipline soit bien observée, & que les armes de ses soldats soient en bon état; il rendra compte au capitaine garde-côte, de l'état où ils les aura trouvées; & de ceux qui en manqueront, afin qu'il y soit pourvu.

II. Le capitaine de compagnie détachée, qui sera gentilhomme, commandera les autres capitaines qui ne le seront point; entre deux gentilshommes, celui qui aura servi dans les troupes, commandera; & entre les capitaines

LIV. IV. TIT. VI. du Guet de la Mer, ART VII.

551

qui ne le feront point, le commandement appartendra au plus ancien.

III. Ils feront faire l'exercice à leurs soldats une fois le mois, un jour de Fête ou de Dimanche, dans le centre des paroisses qui composent leurs compagnies, & ils le feront publier à l'issue de la messe paroissiale, huit jours auparavant.

TITRE V.

Des Paroisses sujettes au Guet & Gardes.

ARTICLE PREMIER.

Toutes les paroisses situées sur le bord de la mer, ou à la distance de deux lieues dans les terres, seront sujettes au guet & garde.

II. Les habitans desdites paroisses seront destinés en général, à faire le guet & garde ordinaire sur la côte, dont toutes fois seront exempts ceux qu'on choisira pour entrer dans les compagnies détachées.

III. Les habitans desdites paroisses seront tenus d'avoir en tout temps chez eux, un fusil, une bayonnette, un porte-bayonnette, un fournement avec le cordon, une demi-livre de poudre, & deux livres de balles, à peine de cent sols d'amende.

IV. Il sera établi, autant qu'il sera possible, l'uniformité des armes pour les milices garde-côtes; & à mesure qu'il manquera des fusils & des bayonnettes, ils seront remplacés par d'autres, qui seront du modèle de ceux des soldats de la marine; & pris dans les magasins ou fabriques qui seront désignés, après en avoir fixé le prix, & fait les épreuves convenables.

V. Il est défendu à tous huissiers, de saisir pour dettes, même pour deniers royaux, les armes & munitions ci dessus, à peine de 50 liv. d'amende; en laquelle, en cas de contravention, ils seront condamnés par les Officiers d'Amirauté, bien que les Actes & les jugemens en vertu desquels les saisies auront été faites, ayent été donnés par d'autres Juges, auxquels la connoissance en est interdite.

VI. Ils auront soin de se trouver exactement aux revues & aux exercices, pour s'instruire de ce qu'ils auront à faire, tant pour le maniement des armes, que pour savoir les postes qu'ils doivent occuper, en cas d'alarme.

VII. Le clerc du guet tiendra le rôle des défaillants, qui seront condamnés à l'amende par les Officiers d'Amirauté; laquelle amende ne pourra être moindre que de dix sols, ni plus forte que de quarante sols.

VIII. Il sera de temps en temps fourni de la

poudre & des balles aux capitaines garde-côtes, pour exercer les soldats à tirer au blanc, & il sera assigné des prix à ceux qui se seront distingués par leur adresse.

IX. Tout soldat de compagnie, qui aura servi durant vingt années de guerre, & qui justifiera par des certificats de ses officiers, qu'il s'est distingué dans quatre occasions, sera exempt de taille le reste de sa vie; & s'il a servi trente ans, il aura son congé absolu.

X. Les paroisses sujettes au guet & garde seront exemptes de fournir des hommes pour les milices de terre.

TITRE VI.

Des capitaineries & des côtes.

ARTICLE PREMIER.

Les capitaineries seront divisées, sur l'avis de l'Amiral de France, & des Gouverneurs ou Commandans Généraux dans les Provinces, par un réglement qui déterminera l'étendue de chaque capitainerie, & le nombre des paroisses qui y seront nommées.

II. Le conseil de marine sera chargé de faire visiter exactement, & en détail, les côtes de chaque capitainerie, par des ingénieurs & des officiers de marine, pour observer & déterminer les endroits où les descentes sont les plus aisées ou les plus difficiles; désigner les lieux, où en temps de guerre, il faudra faire des retranchemens & des plates-formes pour des batteries: marquer la forme desdits retranchemens, déterminer les lieux où il conviendra d'établir les corps-de-garde, & des magasins pour les munitions qu'il y aura à distribuer sur toute la côte, en cas d'alarme.

III. Tout ce que dessus se fera avec le capitaine garde-côte, qui pourra donner ses avis, & en même temps s'instruire de tout ce qui regarde la défense de la côte qui lui est confiée; il en sera dressé des devis doubles, qui seront envoyés au conseil de marine, & auxquels sera joint le plan de la côte & des retranchemens, batteries, corps-de-garde & magasins qu'il conviendra d'établir: le tout signé par les officiers ingénieurs qui auront été commis pour faire cette visite.

TITRE VII.

Des corps-de-garde, plates-formes & magasins.

ARTICLE PREMIER.

Les corps-de-garde, lorsqu'on en aura besoin, seront construits par corvées des paroisses de la capitainerie où ils seront établis.

II. Lesdites paroisses fourniront ce qui sera nécessaire pour la construction desdits corps-de-garde, qui seront faits, suivant la nature des lieux, de planches ou de solives, avec de la terre entre deux, & couverts de chaume, ou autre matiere commune dans le pays: fourniront aussi les tables, bancs, chaises, rateliers & autres choses nécessaires, tant pour lesdits corps-de-garde, que pour les plates-formes; le tout sur l'avis du capitaine garde-côte, au bas duquel sera l'Ordonnance de l'Intendant de la Province.

III. Les corps-de-garde & batteries ainsi établis, seront consignés en l'état où ils se trouveront, & avec un inventaire de tous les ustensiles, à celui qui y viendra commander, & qui en demeurera responsable, jusqu'à ce qu'il les ait consignés à celui qui viendra le relever.

IV. Lorsque les corps-de-garde & plates-formes ne seront plus nécessaires, ils seront démolis par corvées des mêmes paroisses qui auront été employées à leur construction: & toutes les pieces qui pourront servir une autre fois, comme pieces de charpente, planches, portes, fenêtre, & autres choses semblables, seront transportées dans les paroisses les plus voisines, pour être déposées, ou dans la grange des dîmes, ou dans les voûtes de la paroisse, & remises à la garde des marguilliers, syndics ou consuls, qui en demeureront responsables: & seront faites lesdites corvées, comme il a été dit ci-dessus, sur l'avis du capitaine garde-côte, au bas duquel sera l'Ordonnance de l'Intendant. A l'égard des corps-de-garde qui se trouveront bâtis de pierre ou de brique, ils ne seront point démolis; les fenêtres & les portes en seront bouchées, & les couvertures seront entretenues.

V. En temps de guerre les magasins seront établis dans une ou plusieurs paroisses, d'où les munitions seront plus aisément transportées par-tout où il sera besoin; & seront à la garde des marguilliers desdites paroisses, qui en seront responsables.

VI. Il y aura des corps-de-garde établis le long de la côte pour les compagnies détachées, & sur les hauteurs pour les habitans destinés au guet & à la découverte.

TITRE VIII.

Du service en temps de guerre.

ARTICLE PREMIER.

Les officiers des compagnies détachées feront monter la garde journellement dans les postes,

& par le nombre de soldats qui sera réglé par le capitaine garde-côte, sous les ordres du Gouverneur ou du Commandant Général de la Province.

II. Il sera établi dans chaque capitainerie, des signaux & des correspondances, pour faire marcher les compagnies dans les endroits nécessaires pour s'opposer aux entreprises des ennemis, suivant les ordres du Commandant dans la Province, ou même du capitaine garde-côte, dans les occasions imprévues.

III. Tout soldat de compagnie qui ne sera pas rendu à son poste, ou qui après y être venu; quittera sa compagnie sans la permission du Commandant, sera condamné à quinze jours de prison, & à vingt sols d'amende; & s'il quitte pendant quelque action, aux galeres perpétuelles.

IV. Les retranchemens étant faits ou établis, le capitaine garde-côte assignera aux compagnies ou aux soldats les retranchemens qu'ils y devront occuper; & cela dans le plus grand détail qu'il sera possible, afin qu'en cas de besoin les postes se trouvent garnis sans confusion & sans retardement.

V. Il sera fait une visite des côtes, pour déterminer les lieux où en temps de guerre, il faudra établir des retranchemens; ces lieux seront désignés, autant qu'il sera possible, par des marques permanentes & aisées à reconnoître, comme un arbre, rocher, fondrière ou autre chose pareille; & dans les lieux où il n'y aura pas de pareille connoissance, ils seront marqués par des pierres enfoncées en terre comme des bornes; en sorte qu'en cas d'alarme, sans avoir besoin d'ingénieur ni officiers fort expérimentés, l'officier garde-côte soit en état de pouvoir faire travailler à ces retranchemens, sur les plans qui lui en seront envoyés du dépôt du Conseil de la Marine.

VI. Au lieu des revues ordinaires de Mai & de Novembre, qui se feront durant la paix, chaque capitaine garde-côte en fera une durant la guerre, à l'ouverture de la campagne, avec tous les officiers de sa capitainerie; tant de ceux des compagnies détachées de milice garde-côte, que de celles des compagnies des paroisses, pour régler les postes & établir un service bien réglé pendant les six mois de campagne, dont il dressera un état qu'il fera approuver par le Commandant dans la province.

VII. Au commencement des mois de Juillet, Août & Septembre, il visitera encore tous les postes, mais sans faire de revue.

VIII. Il sera fait une revue générale à la fin d'Octobre, de même qu'au mois de Mai, afin de disposer & régler toutes choses pour l'hyver.

IX.

IX. Tous les habitans des paroisses sujettes au guet de la mer, qui ne sont point incorporés dans les compagnies détachées, seront tenus de faire la garde sur la côte lorsqu'ils seront commandés, sous peine de vingt sols d'amende contre le défaillant, & de prison en cas de récidive.

X. De ces habitans non incorporés dans les compagnies détachées, il sera formé une compagnie dans chaque paroisse, dont le capitaine, le lieutenant & l'enseigne seront choisis par le capitaine garde-côte, qui leur donnera des commissions, lesquelles seront visées par le Gouverneur ou Commandant dans la province.

XI. Le capitaine garde-côte leur donnera les instructions pour les signaux, tels qu'il jugera à propos de les établir; soit de feu, fumée, pavillons ou de coups de canons, qui soient vus & ouïs d'un corps-de-garde à l'autre, & même répétés par chacun d'eux, pour avertir des mouvemens qui se feront, & des vaisseaux ennemis qui paroîtront.

XII. Les lieux où on établira les signaux, seront le plus proche les uns des autres que faire se pourra, pour qu'ils puissent être aperçus plus aisément & rendus plus composés.

XIII. Les officiers des compagnies uniquement destinées au guet, seront chargés du soin de placer journellement les habitans destinés pour les différens postes d'où l'on peut faire la découverte, & de les relever par d'autres; les postes, aussi-bien que le nombre des gens qui les doivent garder, seront réglés par le capitaine garde-côte.

XIV. Lorsque par le moyen du guet & de la garde, il aura connoissance des flottes ou des vaisseaux ennemis qui paroîtront à la mer, il en donnera avis au Commandant & à l'Intendant de la province, de même qu'au Commandant & à l'Intendant de la Marine du port le plus prochain; & il observera que ces avis soient les plus détaillés & les plus circonstanciés qu'il sera possible.

XV. Pour faire passer les avis avec plus de diligence & de facilité dans tous les endroits où il faudra les faire passer, il sera établi, de paroisse en paroisse, des messagers à pied, qui seront à toute heure du jour & de la nuit, en état de faire passer d'une paroisse à l'autre les paquets qui leur seront apportés; leurs payemens seront réglés & ordonnés par l'Intendant, aussi-bien que les amendes contre les paroisses, en cas de manquement au service.

XVI. Les compagnies commandées pour les retranchemens, batteries ou autres postes, seront tenues de se fournir du pain pour quatre

jours, après quoi il leur en sera fourni aux dépens du Roi.

TITRE IX.

Du service en temps de paix.

ARTICLE PREMIER.

Dès que la paix sera faite, les corps-de-garde, batteries & magasins seront démolis par corvées, ainsi qu'il a été dit ci-dessus; & tout ce qui pourra être ferré & transporté, le sera dans les paroisses voisines, & mis à la garde des Marguilliers, Syndics ou Consuls, qui s'en chargeront par un inventaire, & en demeureront responsables; à l'égard de ceux de maçonnerie, ils seront conservés & entretenus, comme il est dit ci-devant.

II. Il sera fait d'abord un inventaire général par les Officiers d'Amirauté, de tout ce qui sera en état d'être transporté; & à la confection duquel assistera le capitaine garde-côte & ses officiers qui y signeront.

III. Il sera fait trois copies de cet inventaire; dont l'une demeurera au greffe de l'Amirauté, la deuxième sera envoyée à l'Intendant de la province, & la troisième au capitaine garde-côte: la même chose sera observée à l'égard des inventaires particuliers.

IV. Pendant la paix, chaque capitaine garde-côte fera seulement deux revues, tant des compagnies détachées, que de tous les hommes des paroisses qui composent la capitainerie.

V. La première se fera le premier jour de Mai, & la deuxième dans les premières Fêtes du mois de Novembre, & sera même retardée dans les pays où les vendanges ne seront pas encore faites.

VI. On choisira toujours pour ces revues un jour de Fête ou Dimanche; elles se feront en présence des Officiers de l'Amirauté, à l'ordinaire; ils en tiendront le contrôle, dont ils enverront copie au Conseil de Marine, au Gouverneur ou Commandant dans la province, & en garderont une copie à leur greffe.

VII. Les capitaines des compagnies détachées feront faire l'exercice à leurs soldats une fois le mois, un jour de Fête ou de Dimanche, dans le centre des paroisses qui composent leur compagnie; & le feront publier huit jours d'avance, à la Messe de Paroisse.

TITRE X.

Des Officiers d'Amirauté.

ARTICLE PREMIER.

Les Officiers d'Amirauté connoîtront, con-

Aaaa

formément à l'Ordonnance de 1681, de tout ce qui a rapport à la garde-côte, dont la connoissance est interdite à tous autres Juges.

II. Dans les matieres qui regardent la garde-côte, leurs sentences pour les amendes seront exécutoires, nonobstant & sans préjudice de l'appel, jusqu'à la somme de 50 liv.

III. Il est défendu à tous capitaines gardes-côtes, de prendre aucune connoissance des bris & naufrages, échouemens, épaves & varech, sous les peines portées par l'Ordonnance de 1681.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouze, Amiral de France, aux Gouverneurs & Commandans généraux dans ses provinces, & autres Officiers généraux, employés sous l'autorité desdits Gouverneurs & Commandans dans lesdites provinces, comme aussi aux Intendants & Commissaires départis dans les provinces & Généralités, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution du présent Règlement, lequel sera lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait à Paris le 28 Janvier 1716.

Signé, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

Registré, oui ce requérant le Procureur Général du Roi, pour être exécuté selon sa forme & teneur, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le vingt-huitieme jour de Mai mil sept cent seize. Signé DONGOIS.

LETTRES-PATENTES DU ROI,
sur le Règlement rendu pour le service de la Garde-Côte, le 28 Janvier 1716.

Données à Paris le 4 Février 1716.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : à tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Nous avons supprimé par notre Edit du mois de Janvier dernier, tous les offices des capitaines Généraux, Lieutenans Généraux, Majors, Aides-Majors, Commissaires & Archers, Gardes-Côtes, créés

par Edits des mois de Février 1705, Juillet 1707, Septembre 1709 & Avril 1713. Nous avons aussi fait un Règlement, en date du 28 du même mois, au sujet de ce que nous voulons être observé à l'avenir pour le service de la garde-côte ; pour l'exécution duquel nous avons jugé nécessaire de faire expédier nos Lettres-Patentes adressantes à nos Cours, & d'y faire attacher ledit Règlement sous le contre-scel : A ces causes, de l'avis de notre très-cher & très-ami oncle le Duc d'Orléans, Régent, de notre très-cher & très-ami cousin le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-ami oncle le Duc du Maine, de notre très-cher & très-ami oncle le Comte de Toulouse, & autres Pairs de France, grands & notables personnages de notre Royaume, nous, en confirmant ledit Règlement en date du 28 du mois dernier, ci-attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie, l'avons autorisé & autorisons par ces présentes signées de notre main : voulons qu'il soit enregistré en nos Cours, & exécuté selon sa forme & teneur.

Si donnons en mandement à nos amis & féaux Conseillers les gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces présentes, ensemble ledit Règlement, ils aient à faire lire, publier & enregistrer, & le contenu en icelles garder & observer selon sa forme & teneur, nonobstant tous Edits, Ordonnances, Réglemens & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons. En témoin de quoi nous avons fait apposer notre scel auxdites présentes : car tel est notre plaisir. Données à Paris le quatrieme jour de Février, l'an de grace mil sept cent seize, & de notre regne le premier. Signé, LOUIS. Et plus bas, Par le Roi, le Duc d'Orléans, Régent, présent. Signé PHELYPEAUX. Et scellé du grand sceau de cire jaune.

Registrées, oui, & ce requérant le Procureur Général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement le vingt-huitieme jour de Mai mil sept cent seize. Signé, DONGOIS.



ORDONNANCE DU ROI,

*En interprétation de l'Article III du Titre 2 du Règlement du 28 Janvier 1716;
concernant la Garde-Côte.*

Du 5 Avril 1724.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter le Règlement qu'Elle a rendu le 28 Janvier 1716, pour le service de la garde-côte, qui donne pouvoir seulement aux capitaines des capitaineries garde-côtes, de choisir & nommer les capitaines, lieutenans & enseignes des compagnies de milices de leurs capitaineries : & étant informée que le service de la garde-côte souffre de l'absence des capitaines des capitaineries qui obtiennent des congés, les places d'officiers des compagnies qui viennent à vaquer n'étant point remplies ; Sa Majesté desirant y pourvoir, a ordonné & ordonne que lorsque les capitaines des capitaineries garde-côtes seront absens de la province où sont situées leurs capitaineries, les majors desdites capitaineries, & pareillement en l'absence desdits capitaines & majors, les lieutenans desdites capitaineries pourront nommer aux places vacantes de capitaines, lieutenans & enseignes des compagnies de milices garde-côtes de leurs capitaineries, en se con-

formant pour le choix des sujets auxdits Règlemens : déclare Sa Majesté que les commissions qu'ils délivreront ne seront valables qu'après qu'elles auront été visées par le Gouverneur ou Commandant général de la province, ainsi qu'il est ordonné par ledit Règlement : veut cependant qu'en cas d'absence dudit Gouverneur ou Commandant général des provinces où ils commandent, lesdits majors ou lieutenans puissent donner des commissions, lesquelles auront lieu, à condition qu'à l'arrivée desdits Gouverneurs ou Commandans généraux, elles leur seront présentées pour être par eux visées, conformément à l'Ordonnance du 13 Juillet 1722. Mande Sa Majesté à Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le cinquième Avril mil sept cent vingt-quatre. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui regle le rang entre les capitaines des compagnies détachées de la Garde-Côte.

Du 9 Juillet 1729.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ voulant prévenir les difficultés qui pourroient arriver entre les capitaines des compagnies détachées de la garde-côte, pour le rang & le commandement entr'eux, Elle a ordonné & ordonne, en interprétant le Règlement du 28 Janvier 1716, ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les capitaines des compagnies détachées auront rang entr'eux du jour & date de leurs commissions, soit qu'elles ayent été accordées par le feu Roi, ou qu'elles ayent été données de-

Aaaa ij

puis le Règlement du 28 Janvier 1716, & conformément à icelui, par les capitaines des capitaineries garde-côtes, & vifées des Gouverneurs ou Commandans des provinces.

II. S'il se trouve plusieurs capitaines qui ayent des commissions du même jour; ceux qui seront gentilshommes, & qui auront servi dans les troupes réglées, auront rang avant les autres; & ceux qui ne seront point gentilshommes, & qui auront servi dans lefdites troupes, auront rang avant ceux qui seront gentilshommes, & qui n'y auront point servi.

III. Si ces capitaines pourvus de commissions du même jour, se trouvent être tous gentilshommes, & avoir tous servi dans les troupes réglées, ils prendront rang entr'eux suivant l'ancienneté de leurs services en qualité d'officiers dans lefdites troupes: il en fera usé de même entre ceux qui ne seront point gentilshommes, au cas qu'ils ayent tous servi dans lefdites troupes.

V. S'il se trouve que tous ces capitaines pourvus de commissions d'une même date, n'ayent point servi dans les troupes réglées, le rang appartiendra à ceux qui seront gentilshommes.

VI. Veut Sa Majesté que tous lefdits capitaines n'ayent le commandement que suivant le rang à eux attribué par la présente Ordonnance.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monsieur le Comte de Toulouze, Amiral de France, aux Gouverneurs & Commandans généraux dans ses provinces, & autres Officiers généraux employés sous l'autorité desdits Gouverneurs & Commandans dans lefdites provinces, comme aussi aux Intendans & Commissaires départis dans les provinces & généralités, de tenir la main chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera enregistrée aux greffes des Amirautés, lue, publiée & affichée par-tout où besoin fera. Fait à Marly le neuvième Juillet mil sept cent vingt-neuf. Signé, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui regle que les capitaines des compagnies détachées de la Garde-côte seront pourvus de commissions de Sa Majesté.

Du 4 Novembre 1734.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ estimant convenir au bien de son service, d'accorder des commissions aux capitaines des compagnies détachées des milices garde-côtes de son Royaume, comme il a été pratiqué par le feu Roi son bisayeul: Elle a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Il ne sera plus donné par les capitaines des capitaineries garde-côtes, les commissions des emplois de capitaine des compagnies détachées de la garde-côte, nonobstant ce qui est porté par l'article 3 du titre 2 du Règlement pour le service de la garde-côte, du 28 Janvier 1716, auquel Sa Majesté a dérogé pour ce regard seulement, & sans tirer à conséquence.

II. Les capitaines desdites compagnies détachées seront pourvus à l'avenir de commissions de Sa Majesté, pour commander lefdites compagnies.

III. Il sera pris l'attache de l'Amiral de France sur lefdites commissions, qui seront enregistrées par extrait au greffe de l'Amirauté du ressort, pour lequel enrégistrement il sera payé par lefdits capitaines des compagnies détachées, vingt sols pour tous frais & droits.

IV. Les capitaines qui ont des commissions du feu Roi pour commander lefdites compagnies détachées, continueront de les commander, sans qu'il soit besoin d'obtenir de nouvelles commissions de Sa Majesté: ils seront néanmoins tenus de faire enrégistrer lefdites commissions du feu Roi, au greffe de l'Amirauté du ressort, de la même manière portée par l'article précédent.

V. Les capitaines desdites compagnies détachées, qui auront des commissions des capitaineries garde-côtes, ne pourront en faire aucunes fonctions en vertu desdites commissions, après le premier Mars de l'année prochaine; & seront tenus de se pourvoir par

devers Sa Majesté, pour en obtenir de nouvelles commissions, qui seront accordées ainsi qu'Elle avisera bon être.

VI. Les lieutenans & enseignes des compagnies détachées, & les capitaines & autres officiers des compagnies des paroisses de la garde-côte, continueront d'être pourvus de commissions des capitaines des capitaineries, conformément audit Règlement du 28 Janvier 1716.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux

Gouverneurs & Lieutenans Généraux dans ses provinces, & autres officiers généraux employés sous l'autorité desdits Gouverneurs & Lieutenans Généraux, comme aussi aux Intendants & Commissaires départis dans les provinces & généralités, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera enregistrée dans les greffes des Amirautes du Royaume, lue & publiée par-tout où besoin sera. Fait à Fontainebleau, le quatrième Novembre mil sept cent trente-quatre. *Signé,*
LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui règle le rang entre les Capitaines des compagnies détachées de la Garde-Côte.

Du 31 Janvier 1735.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant réglé par son Ordonnance du 4 Novembre de l'année dernière, que les capitaines des compagnies détachées des milices garde-côtes, seroient pourvus de ses commissions : & estimant convenable d'expliquer ses intentions pour le rang & le commandement entr'eux, Elle a ordonné & ordonne, en interprétant le Règlement du 28 Janvier 1716, & l'Ordonnance du 9 Juillet 1729, ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les capitaines des compagnies détachées auront rang entr'eux du jour & date de leurs commissions, soit qu'elles ayent été accordées par le feu Roi, ou qu'elles soient données par Sa Majesté, en conformité de l'Ordonnance du 4 Novembre 1734.

II. Les capitaines qui auront des commissions du même jour, lesquels seront gentilshommes, & qui auront servi dans les troupes réglées, auront rang avant les autres capitaines des compagnies détachées des capitaineries ; & ceux qui se trouveront dans ce cas, prendront rang entr'eux suivant l'ancienneté du grade qu'ils avoient dans les troupes réglées.

III. Les capitaines qui auront des commissions du même jour, lesquels auront servi dans les troupes réglées, & qui ne seront point gentilshommes, auront rang après les capitaines qui seront gentilshommes & qui auront servi ; &

ceux qui se trouveront dans ce cas, prendront rang entr'eux suivant l'ancienneté du grade qu'ils avoient dans les troupes réglées.

IV. Les capitaines pourvus de commissions du même jour, lesquels seront gentilshommes, & qui n'auront point servi dans les troupes réglées, auront rang après les capitaines qui y auront servi ; & ceux qui se trouveront dans ce cas, prendront rang entr'eux suivant l'ancienneté de leurs services dans la garde-côte.

V. Les capitaines pourvus de commissions du même jour, lesquels ne seront point gentilshommes, & qui n'auront point servi dans les troupes réglées, auront rang après ceux qui seront gentilshommes ; & ceux qui se trouveront dans ce cas, prendront rang entr'eux suivant l'ancienneté de leurs services dans les milices garde-côtes.

VI. Lesdits capitaines auront le commandement entr'eux, suivant le rang à eux attribué par la présente Ordonnance.

VII. Les capitaines desdites compagnies détachées, ainsi que ceux des paroisses, continueront de servir sous l'autorité des capitaines des capitaineries garde-côtes, des majors & des lieutenans d'icelles ; & au défaut ou en l'absence du capitaine de la capitainerie, le major y commandera ; & le commandement sera déferé au lieutenant, au défaut ou en l'absence du capitaine & du major ; le tout conformément au Règlement du 28 Janvier 1716.

VIII. Les lieutenans des capitaineries auront

à l'avenir rang de capitaines d'infanterie, notwithstanding ce qui est porté par ledit Règlement.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Gouverneurs & Commandans Généraux dans ses provinces, & autres Officiers Généraux employés sous l'autorité desdits Gouverneurs & Commandans dans lesdites provinces, comme aussi

aux Intendans & Commissaires départis dans les provinces & généralités, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera enregistrée aux greffes des Amirautés, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le 31 Janvier 1735. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui règle que les commissions des capitaines des compagnies détachées garde-côtes seront enregistrées par extrait ; sur la simple remise qui en sera faite aux greffes des Amirautés, sans aucune autre formalité.

Du 16 Juillet 1737.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter son Ordonnance du 4 Novembre 1734, portant que les capitaines des compagnies détachées de la garde-côte, seroient pourvus de ses commissions, sur lesquelles ils prendroient l'attache de l'Amiral de France ; que lesdites commissions seroient enregistrées par extrait au greffe de l'Amirauté du ressort, & qu'il seroit payé à cet égard vingt sols pour tous frais & droits : & estimant convenir de régler la manière dont ledit enregistrement doit être fait, Elle a ordonné & ordonne, veut & entend que les commissions des capitaines des compagnies détachées garde-côtes soient enregistrées par extrait, sur la simple re-

mise, qui sera faite desdites commissions au greffe de l'Amirauté du ressort, sans qu'il soit besoin d'aucune autre formalité, en payant vingt sols pour tous droits d'enregistrement, conformément à l'Ordonnance du 4 Novembre 1734.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant Général en la province de Bretagne, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera enregistrée aux greffes des Amirautés, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le seizième Juillet mil sept cent trente-sept. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les milices garde-côtes des provinces de Picardie, Normandie, Poitou, Aunis, Saintonge & Guienne.

Du 5 Juin 1757.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant été informée que le service des milices garde-côtes avoit été entièrement négligé, Elle a jugé à propos dès l'année dernière, dans la vue d'y mettre plus d'or-

dre & de règle, de faire faire des nouvelles dispositions dans les capitaineries garde-côtes de ses provinces maritimes de l'Océan, qui tendent principalement à exercer & discipliner les mili-

tiens qui composent les compagnies détachées desdites capitaineries; à l'effet de quoi il lui a paru convenable d'établir des inspecteurs généraux, pour avoir le commandement des milices garde-côtes dans chaque province. S. M. voulant dispenser aussi les miliciens desdites compagnies détachées, de se fournir d'armes & de munitions à leurs frais, ainsi qu'ils y ont été assujettis par l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, & par le Règlement du 28 Janvier 1716; Elle a ordonné qu'il leur en seroit fourni de ses magasins: & comme Elle a déjà prescrit, par son Ordonnance particulière du 25 Février 1736, ce qu'Elle veut être observé à cet égard dans la province de Bretagne, Elle a ordonné & ordonne ce qui suit, qu'Elle veut être exécuté dans ses provinces de Picardie, Normandie, Poitou, Aunis, Saintonge & Guienne, en attendant qu'Elle explique définitivement ses intentions par des Réglemens particuliers.

ARTICLE PREMIER.

S. M. révoque les provisions & commissions dont sont actuellement pourvus les capitaines, majors & lieutenans des capitaineries garde-côtes desdites provinces, lesquels continueront néanmoins de jouir pendant leur vie des mêmes exemptions & privilèges dont ils jouissoient. Révoque aussi Sa Majesté les commissions dont sont actuellement pourvus les capitaines des compagnies détachées desdites capitaineries; & tous autres titres qu'Elle avoit ci-devant fait expédier à divers officiers gardes-côtes, soit en qualité d'aides-majors, ou autrement.

II. Il sera fait par la suite une nouvelle division des paroisses qui devront composer chaque capitainerie garde-côte, Sa Majesté se réservant de fixer, par des Réglemens particuliers, le nombre desdites capitaineries, ainsi que le nombre & la force des compagnies détachées, qui seront affectées à chaque capitainerie.

III. Il sera établi par Sa Majesté des inspecteurs généraux qui auront le commandement des milices garde-côtes sous l'autorité des Gouverneurs ou Commandans Généraux dans lesdites provinces, lesquels inspecteurs généraux seront obligés à résidence dans le département où ils seront placés, & rendront compte de toutes leurs opérations au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine.

IV. Chaque capitainerie garde-côte sera commandée par un capitaine général qui aura sous lui un major & un aide-major, pour avoir particulièrement le détail de ce qui concernera les compagnies détachées; & en outre un capitaine

général du guet, & un lieutenant du guet, pour avoir le détail de ce qui concernera les compagnies du guet.

V. Chaque compagnie détachée sera commandée par un capitaine, qui aura sous lui un ou deux lieutenans, suivant la force des compagnies.

VI. Les inspecteurs généraux auront rang de colonels; les capitaines généraux, de lieutenans-colonels; les majors, de capitaines d'infanterie & premiers capitaines de la garde-côte, & comme tels commanderont à tous aides-majors des capitaineries, aux capitaines des compagnies détachées, & aux capitaines généraux du guet; & les aides-majors auront rang de lieutenans d'infanterie, à moins qu'ils n'eussent déjà la commission de capitaine, auquel cas veut Sa Majesté que ceux qui en seroient pourvus en conservent le rang; & à l'égard de ceux qui n'avoient pas la commission de capitaine, elle pourra leur être accordée après deux années de service en qualité d'aide-major, sur le compte qui sera rendu de leur zèle & capacité au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, par les inspecteurs généraux garde-côtes.

VII. Les capitaines généraux garde-côtes, de même que les majors roule-ont entr'eux, chacun dans leur grade, suivant l'ancienneté de leurs commissions. Si leurs commissions se trouvoient de même date, celui qui aura servi auparavant dans un grade supérieur, ou le plus long-temps à grade égal dans les troupes réglées, commandera de préférence; en cas d'égalité de grade & d'ancienneté de service, ils tireront ensemble pour prendre le rang que le sort leur donnera; & s'ils n'avoient pas servi dans les troupes réglées, mais seulement dans les milices garde-côtes, avant la présente Ordonnance, ils prendront rang entr'eux suivant le grade & le temps qu'ils auront servi précédemment dans lesdites milices.

VIII. Les capitaines des compagnies détachées auront rang entr'eux du jour & date de leurs commissions; & au cas qu'elles fussent de même date, ils se conformeront aux dispositions portées par l'Ordonnance du 31 Janvier 1735.

IX. Il sera expédié des provisions, commissions & brevets à tous les capitaines généraux, majors & aides-majors des capitaineries; & des commissions à tous les capitaines des compagnies détachées & capitaines généraux du guet, qui ont été désignés l'année dernière par un état que Sa Majesté a approuvé, ainsi qu'à ceux qu'Elle a aussi agréé depuis pour remplir les emplois qui sont devenus vacans.

X. Veut Sa Majesté qu'il soit pris sur les pro-

vifions, commiffions & brevets accordés aux capitaines généraux, majors & aides-majors, l'attache de l'Amiral de France, devant qui lesdits officiers prêteront ferment, ou devant les lieutenans aux Sieges d'Amirauté dans le détroit defquels ils feront établis, & y feront enrégiftrer lesdites provifions, commiffions & brevets. Il fera payé aux Officiers d'Amirauté pour tous droits de prestation de ferment, réception & enrégifrement defdites provifions, commiffions & brevets, favoir, par les capitaines généraux la fomme de fix livres, par les majors celle de cinq livres, conformément à l'Ordonnance de Sa Majefté du 3 Juillet 1725, & celle de vingt fols par les aides-majors.

XI. Les capitaines des compagnies détachées & les capitaines généraux du guet, prendront auffi l'attache de l'Amiral de France fur leurs commiffions, qui feront enrégiftrées par extrait au greffe de l'Amirauté du refort; pour lequel enrégifrement il fera payé par lesdits officiers vingt fols pour tous frais & droits, conformément à l'Ordonnance de Sa Majefté du 4 Novembre 1734.

XII. Jouiront les infpecteurs généraux, les capitaines généraux, majors & aides-majors, les capitaines des compagnies détachées, & les capitaines généraux du guet, de l'exemption de tutelle, curatelle, nominations à icelles, & autres charges de ville, & ce fervice leur tiendra lieu de celui qu'ils pourroient rendre dans les armées, de même qu'au ban & arriere-ban dont ils feront exempts.

XIII. Pour exciter tous les officiers ci-deffus à remplir avec zele & exactitude les fonctions de leurs emplois, Sa Majefté veut bien leur faire efperer de participer aux graces qu'Elle accorde aux officiers de fes troupes, fur le compte qui fera rendu de leur conduite & de leurs actions au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, par les Gouverneurs & Commandans généraux defdites provinces, & par les infpecteurs généraux.

XIV. Se réfère Sa Majefté de fixer par les Réglemens particuliers qui interviendront, les appointemens qu'Elle jugera à propos d'accorder aux infpecteurs généraux par proportion à l'étendue de leur département, ainfi que ce qu'Elle eftimera devoir être payé chaque année aux officiers des états-majors des capitaineries garde-côtes, pour les dédommager des dépenses qu'ils feront obligés de faire à l'occafion de leur fervice.

XV. Il fera fourni aux infpecteurs généraux un logement convenable dans le lieu de leur département qu'ils auront choifi pour y faire leur réfidence.

XVI. Lesdits infpecteurs généraux, chacun dans leur département, propoferont au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, les officiers qu'ils eftimeront propres pour remplir les places qui feront vacantes dans les états-majors des capitaineries.

Le capitaine général de chaque capitainerie continuera de propofer audit Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, les officiers qui conviendront pour les places des capitaines des compagnies détachées & de capitaine général du guet, qui feront vacantes, après toutefois qu'il les aura fait agréer par l'infpecteur général, & les uns & les autres defdits infpecteurs généraux & capitaines généraux des capitaineries, ne pourront propofer, fous quelque prétexte que ce foit, pour les emplois de la garde-côte, aucun officier employé au fervice de Sa Majefté, foit dans des places fixes ou attachées à quelques régimens, ni aucun autre dont l'habitation ordinaire feroit à plus de fix lieues de la capitainerie pour laquelle il feroit propofé.

XVII. Les infpecteurs généraux ne pourront, en temps de guerre, s'absenter de leur département pour plus d'un mois, fans en informer le Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, à l'effet d'obtenir un congé de Sa Majefté.

Les capitaines généraux des capitaineries ne pourront auffi, en temps de guerre, s'absenter de leur réfidence pour plus de quinze jours, fans en avoir obtenu la permiffion du Gouverneur ou Commandant général dans la province: lorsqu'ils feront dans le cas de s'absenter pour plus d'un mois, ils feront tenus de s'adreffer audit Gouverneur ou Commandant général, pour leur faire obtenir un congé de Sa Majefté; & dès qu'ils l'auront obtenu, ils en donneront avis à l'infpecteur général.

Les majors, aides-Majors & autres officiers des capitaineries ne pourront également, en temps de guerre, s'absenter de leur réfidence pour plus de quinze jours, fans une permiffion de leurs capitaines généraux, qui feront tenus d'en rendre compte à l'infpecteur général, & pour plus d'un mois fans une permiffion du Gouverneur ou Commandant général de la province; laquelle fera demandée pour eux par leur capitaine général, qui en rendra compte à l'infpecteur général.

XVIII. Les infpecteurs généraux feront, chaque année, les revues générales des capitaineries garde-côtes de leur département; à cet effet, ils feront avertir chaque capitaine général, du jour qu'ils auront fixé pour la revue de fa capitainerie, & du rendez-vous où elle devra s'affem-

bler

bler, & après ces revues faites, ils enverront un extrait au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine.

XIX. Lesdits inspecteurs généraux, les capitaines généraux & autres officiers de la garde-côte, ne pourront ordonner aucune imposition, charroi, ni corvée dans les paroisses ou villages de leur district; & lorsqu'il y aura des munitions & ustensiles pour l'usage des compagnies détachées à voiturier, ils s'adresseront à l'Intendant de la province ou à son subdélégué. Quant au service que les milices gardes-côtes doivent aux batteries, il sera pourvu par les Réglemens particuliers qui interviendront.

XX. Tous les habitans non classés dans les paroisses des provinces de Picardie, Normandie, Poitou, Anis, Saintonge, Guyenne, situés, tant sur le bord de la mer, qu'à la distance de deux lieues des côtes, depuis l'âge de seize ans jusqu'à soixante, qui ont été jusqu'à présent sujets au service de la garde-côte, continueront d'être assujettis audit service, & lesdites paroisses seront exemptes, comme par le passé, de fournir des hommes pour les milices de terre.

XXI. Les Charpentiers de navires, calfats & autres ouvriers uniquement affectés au service de la Marine ou à celui des particuliers qui équipent des vaisseaux, tant en guerre qu'en marchandises, & desquels, quoiqu'ils n'aillent pas à la mer, il est tenu registre dans les bureaux des classes, pour les envoyer, sur-tout en temps de guerre, travailler dans les ports de Sa Majesté, tant aux constructions & radoubes de ses vaisseaux, qu'à divers autres ateliers, ne seront point incorporés dans les compagnies détachées de la garde-côte, mais seulement dans celles du guet quand ils ne seront point employés pour le service de Sa Majesté, & qu'ils se trouveront chez eux.

XXII. Les syndics des paroisses, & les habitans chargés de la collecte des tailles & de la perception des vingtièmes, ne seront point non plus incorporés dans lesdites compagnies détachées, ni même dans celles du guet, pendant le temps qu'ils exerceront lesdits emplois, pour la nomination desquels l'ordre du tableau sera toujours suivi. Veut Sa Majesté que s'il s'en trouve quelques-uns actuellement en place, ou à la veille d'y entrer suivant l'ordre dudit tableau, qui ayent été incorporés dans lesdites compagnies, ils en soient tirés à l'instant pour vaquer aux fonctions de leur recouvrement, sauf à y rentrer après ledit recouvrement achevé.

XXIII. Les tailleurs de pierre, maçons & autres ouvriers qui seront demandés pour le service des bâtimens civils de Sa Majesté dans les

ports ou dans les forts, ne pourront être dispensés de suivre cette destination, quand bien même ils seroient incorporés dans les compagnies détachées. Ils seront tenus, avant leur départ, de présenter au capitaine de leur compagnie, l'ordre qu'ils auront reçu d'aller travailler à ce service, & à leur retour, ils rentreront dans les mêmes compagnies.

XXIV. Il sera libre aux habitans, depuis l'âge de seize ans jusqu'à trente-cinq, qui n'auront pas encore été à la mer, de s'engager, s'ils le jugent à propos, sur les navires qui font la course, le commerce ou le cabotage, quand bien même ils auroient été incorporés dans les compagnies détachées ou du guet; bien entendu cependant tels qu'ils seront déclarés navigateurs, & comme tels, sujets à être embarqués trois mois au plus tard après la déclaration qu'ils auront faite du dessein où ils seront de prendre le parti de la navigation; sans quoi ils seront rétablis sans difficulté dans leurs compagnies, & y continueront leur service.

XXV. Le service des sergens, caporaux, anpeffades, fusiliers, tambours & canonnières des compagnies détachées, formées l'année dernière suivant l'intention de Sa Majesté, par les ordres du Commandant en chef des provinces maritimes de l'Océan, sera de six années consécutives, après lesquelles ils seront licenciés & remplacés par d'autres.

XXVI. Les hommes licenciés après avoir fini leur temps de service dans lesdites compagnies détachées, ne pourront être contraints à rentrer dans lesdites compagnies détachées que lorsque tous les autres habitans des paroisses affectées à la composition de leurs compagnies; & qui seront propres pour le service, auront rempli le même service; mais ils seront employés dans les compagnies du guet.

XXVII. Lors des remplacements à faire dans lesdites compagnies détachées, formées l'année dernière, chaque capitaine de compagnie détachée choisira les sergens, caporaux anpeffades, tambours & canonnières qu'il croira les plus capables de remplir ces places, lesquelles ne pourront être données qu'à des hommes qui auront encore trois années à servir; & sera tenu ledit capitaine, pour les sergens d'avoir l'approbation de son capitaine général.

XXVIII. Les habitans de l'intérieur des terres, qui viendront demeurer dans les paroisses sujettes à la garde-côte, ne pourront entrer dans les compagnies détachées, pendant les deux premières années de leur séjour dans lesdites paroisses de la côte. Ils seront sujets pendant lesdites deux années aux mêmes charges que ceux de la

paroisse qu'ils auront quittée, & pourront en conséquence être réclamés comme fuyards de la milice de terre.

XXIX. Les habitans des paroisses fujettes à la garde-côte, qui abandonneront leur résidence pour se retirer dans celles de l'intérieure des terres, & qui ne seront ni classés, ni incorporés dans les milices gardes-côtes, pourront être pris pour miliciens de terre, dès avant la fin de la première année de leur séjour dans les paroisses où ils se seront retirés.

XXX. Aucun milicien des compagnies détachées de la garde-côte ne pourra s'engager dans les troupes de terre ni de mer pendant les six années qu'il sera employé dans lesdites compagnies, à peine d'être arrêté & conduit dans les prisons de la capitainerie, pour être jugé conformément à ce qui sera réglé par les Ordonnances qui interviendront. Défend Sa Majesté à tous ses Officiers de terre & de mer, d'engager aucun desdits miliciens, à peine de déobéissance & de nullité d'engagement.

XXXI. Le service des compagnies détachées gardes-côtes, ainsi que celui des compagnies du guet, sera réglé par le Gouverneur ou Commandant général dans chaque province, suivant l'exigence des cas; & s'il étoit fait des détachemens aux redoutes, corps-de-garde, batteries ou autres postes, où les circonstances exigeroient plus de quatre jours de service par les mêmes détachemens, il seroit pourvu à la solde desdits détachemens à commencer du cinquième jour de service jusqu'à celui auquel ils seroient relevés, & ce, sur le pied qui sera déterminé par les réglemens particuliers qui interviendront.

XXXII. Dans les cas où lesdites compagnies détachées seroient assemblées en corps pour la défense & la garde de la côte, il seroit également pourvu à leur solde, ainsi qu'il est porté par l'article précédent.

XXXIII. Les armes qui seront fournies aux compagnies détachées gardes-côtes, seront déposées dans le magasin qui sera établi dans le lieu d'assemblée de chacune desdites compagnies détachées; ne pourront lesdites armes être tirées dudit magasin que pour les revues, ou pour d'autres causes concernant le service, sur les ordres du capitaine général de la capitainerie, & elles seront rapportées audit magasin immédiatement après.

XXXIV. Il ne sera pareillement délivré que sur les ordres du Commandant général de la capitainerie, de la poudre & des balles auxdites compagnies détachées.

XXXV. Les capitaines généraux, majors, aides-majors & autres officiers des compagnies

détachées gardes-côtes, porteront toujours leur uniforme sous les armes, les officiers & sergens des compagnies détachées seront armés d'un fusil & d'une bayonnette, & porteront une giberne.

XXXVI. L'uniforme des miliciens des compagnies détachées gardes-côtes, sera blanc, avec un petit parement aux manches & un collet bleu, & des boutons plats de cuivre jaune. Il n'y aura point de boutons sur les manches, & le chapeau sera bordé de laine blanche.

L'habit des sergens aura sur le parement des manches un bordé de laine jaune & un second galon au milieu.

Celui des caporaux & anspessades aura un seul bordé sur le parement.

Celui des canonniers aura un galon qui couvrira la couture du parement.

Les tambours seront habillés de la petite livrée du Roi.

XXXVII. Les tambours de la garde-côte battront l'Ordon. comme l'Infanterie Française.

XXXVIII. Les miliciens des compagnies détachées gardes-côtes, jouiront en temps de guerre, pendant le temps seulement qu'ils seront employés dans lesdites compagnies, des exemptions qui seront expliquées par les réglemens particuliers pour chaque province.

XXXIX. Quand les compagnies détachées gardes-côtes devront s'assembler, soit lorsqu'elles en auront reçu l'ordre, ou en cas d'alarme, tout sergent, caporal, anspessade, canonniers, fusiliers & tambour desdites compagnies détachées qui, sans aucune permission de son officier, dont il sera rendu compte sur le champ au commandant, ne se sera pas rendu au lieu indiqué par l'assemblée, quoique averti, ou qui après s'y être rendu, quittera sa troupe sans permission par écrit de son commandant, sera par lui condamné à huit jours de prison; le capitaine général en rendra compte à l'inspecteur général de son département.

XL. Tout milicien desdites compagnies détachées, qui manquera à l'obéissance qu'il doit à ses officiers en ce qu'ils lui ordonneront pour le service de Sa Majesté, sera puni sur le champ de quatre jours de prison. Il en sera rendu compte au capitaine général, qui, suivant l'exigence pourra ordonner une plus longue détention; & en ce cas il en informera l'inspecteur général.

XLI. Tout milicien desdites compagnies détachées, qui quittera son poste sans ordre, étant en faction, ou qui se retirera pendant quelque action, sera condamné aux galères & même à mort, suivant les circonstances.

XLII. Tout milicien desdites compagnies

détachées, qui osera se révolter ou lever la main contre ses officiers pour les offenser ou frapper, sera condamné à mort.

XLIII. Veut Sa Majesté que les dispositions portées par le Règlement du 2 Mai 1712, soient observées par rapport aux Jugemens à rendre pour les crimes & délits militaires qui seront commis par les milices gardes-côtes; & en conséquence elle défend à tous officiers assemblés pour juger lesdits crimes & délits, de faire exécuter les Jugemens qu'ils rendront, qu'après en avoir reçu l'ordre de Sa Majesté par le Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, auquel lesdits Jugemens seront envoyés.

XLIV. Tous les habitans desdites paroisses sujettes à la garde-côte, depuis l'âge de seize ans jusqu'à soixante, qui ne seront point classés, qui seront sans infirmité, & qui n'auront pas été mis dans les compagnies détachées gardes-côtes, formeront comme ci-devant les compagnies du guet, & seront tenus comme par le passé de se fournir de fusils & de munitions.

XLV. Chaque compagnie du guet aura un commandant par paroisse, sous le titre de capitaine, lieutenant ou sergent, suivant la force de la paroisse, lequel sera pourvu par le capitaine général de la capitainerie d'une commission visée par l'inspecteur général, & approuvée par le Gouverneur ou Commandant général de la Province.

XLVI. Indépendamment des capitaines & lieutenans des paroisses de la garde-côte pour commander les compagnies du guet, il y aura par chaque capitainerie un capitaine général du guet, & sous lui un lieutenant du guet, ainsi qu'il est porté par l'art. 4 de la présente Ordonnance; lesquels capitaine général & lieutenant du guet auront rang avec les capitaines & les lieutenans des compagnies détachées, & pourront, comme lesdits officiers des compagnies détachées, être pourvus aux emplois de l'état-major, sur le compte qui sera rendu à Sa Majesté de leur zèle & capacité. Lesdits capitaines

généraux & lieutenans du guet seront chargés particulièrement de faire exécuter par les commandans des paroisses, les ordres qu'on les chargera de leur adresser, & ils rendront compte au capitaine général de la capitainerie de tout ce qui concernera le service desdites compagnies du guet.

XLVII. Les compagnies du guet ne seront assujetties à aucun service en temps de paix, mais en temps de guerre elles fourniront les gardes & détachemens qui leur seront ordonnés par le Gouverneur ou commandant de la Province.

XLVIII. Lorsque lesdites compagnies du guet, ou partie, seront commises en temps de guerre à la garde de quelques postes, elle seront alors sous les ordres des officiers de garde sur la côte, & seront tenues de leur obéir sans difficulté en tout ce qu'ils leur ordonneront pour le service de Sa Majesté. Se réserve au surplus S. M. d'expliquer plus amplement ses intentions, tant au sujet du service du guet, que sur les punitions à imposer à ceux qui tomberont en faute.

XLIX. Seront au surplus exécutées les dispositions des précédentes Ordonnances rendues pour le service de la garde-côte, en ce qui n'est point contraire à la présente.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, au Commandant en chef des Provinces maritimes de l'Océan, aux Gouverneurs ou Commandans généraux desdites provinces de Picardie, Normandie, Poitou, Aunis, Saintonge & Guyenne, & autres Officiers qu'il appartiendra, comme aussi aux Intendans & Commissaires départis desdites provinces, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera enregistrée aux Greffes des Amirautes desdites provinces. Fait à Versailles le 5 Juin 1757, Signé, LOUIS.

Et plus bas, PEIRENC DE MORAS.



ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les Dragons Gardes-côtes des Provinces de Poitou, Aunis & Saintonge.

Du 9 Avril 1758.

DE PAR LE ROI.

SA Majesté jugeant à propos d'établir une nouvelle forme dans la composition des compagnies détachées de dragons gardes-côtes de ses provinces de Poitou, Aunis & Saintonge, Elle a ordonné ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Il y aura dans la province de Poitou & dans le pays d'Aunis, quatre compagnies de dragons qui formeront deux escadrons; & dans la province de Saintonge, quatre compagnies de dragons qui formeront également deux escadrons, lesquels, seront tirés des capitaineries dont l'état est ci-après.

S A V O I R :

Poitou.

La Capitainerie de Bauvoir, fournira 20 hom.
un Lieutenant.
La Capitainerie des Sables d'Olonne . . . 30
un Capitaine, un Cornette.
La Capitainerie de Luçon 50
un Capitaine, un Lieutenant, un
Cornette.

Un escadron de 100 hom.

Pays d'Aunis.

La Capitainerie de la Rochelle . . . 50
un Capitaine, un Lieutenant, un
Cornette.
La Capitainerie de Châtel-Aillon . . . 30
un Capitaine, un Cornette
La Capitainerie de Charente 20
un Lieutenant.

Un escadron de 100 hom.

Saintonge.

La Capitainerie de Marennes 50
un Capitaine, un Lieutenant, un
Cornette.

La Capitainerie de Royan 100
deux Capitaines, deux Lieutenans,
deux Cornettes.
La Capitainerie de Mortagne 50
un Capitaine, un Lieutenant, un
Cornette.

Deux escadrons de . . . 200 hom.

II. Chacune desdites compagnies sera composée d'un capitaine, d'un lieutenant, d'un cornette, un maréchal-des-logis, deux brigadiers, un tambour & quarante-fix dragons.

III. L'Etat-major des huit compagnies détachées de dragons, formant quatre escadrons, sera composé d'un commandant avec rang de colonel, d'un major avec rang de lieutenant-colonel, & d'un aide-major avec rang de capitaine.

IV. Tous les dragons gardes-côtes, tant des compagnies détachées que du guet, seront attachés aux capitaineries d'où ils dépendent, & ils continueront à servir sous les ordres des capitaines généraux desdites capitaineries; mais lorsque les quatre cens dragons des compagnies détachées, qui composent les quatre escadrons seront assemblés, soit pour les revues, exercices ou service extraordinaire sur la côte, ils seront alors aux ordres du commandant, du major & de l'aide-major desdits escadrons.

V. Ces assemblées se feront par deux escadrons, savoir, les deux escadrons du Poitou & de l'Aunis, dans le lieu le plus à portée desdites provinces, pendant un mois de l'année, qui sera désigné par le commandant général de la province, où ils seront exercés par le commandant des dragons & de l'aide-major.

Les deux escadrons de Saintonge seront pareillement assemblés pendant un autre mois de l'année, dans le temps & au lieu désigné par le commandant général de la province, & ils seront exercés par le commandant des dragons & le major.

VI. Après le temps des assemblées, exercices ou service extraordinaire sur la côte, les com-

pagnies détachées de dragons rentreront dans les capitaineries d'où elles dépendent, conformément à l'article 4 ci-dessus.

Les officiers desdites compagnies continueront à leur faire observer la même discipline qui aura été réglée pendant le mois d'assemblée par le commandant, major & aide-major des dragons, & ils les assembleront une fois le mois, un jour de Fête ou de Dimanche, dans le lieu le plus à portée de leurs paroisses, après néanmoins en avoir demandé la permission au capitaine général de la capitainerie, auquel ils rendront compte des exercices particuliers, ainsi qu'au commandant ou major des dragons.

VII. Il sera payé aux officiers de l'Etat-major des compagnies détachées de dragons gardes-côtes, savoir, au commandant général six cens livres, au major quatre cens vingt livres; & à l'aide major trois cens soixante livres.

VIII. Les compagnies détachées de dragons, seront payées pendant le mois de chaque assemblée générale, à raison de quatre livres par jour au capitaine, trois livres au lieutenant, cinquante sols au cornette, trente sols au maréchal-des-logis, vingt-quatre sols aux brigadiers, vingt-quatre sols au tambour, & vingt sols à chaque dragon, y compris la nourriture de son cheval.

Il sera également payé aux officiers de l'Etat-major des dragons, indépendamment de leurs appointemens, pendant le temps qu'ils seront employés à un service extraordinaire, & le mois d'assemblée; savoir, six livres par jour au commandant général, cinq livres au major, & trois livres à l'aide-major.

IX. Les états d'appointemens des officiers de l'Etat-major ordonnés par l'article 7 ci-dessus, & ceux de la solde desdites compagnies détachées de dragons pendant le temps de l'assemblée, seront arrêtés par l'Intendant de chaque généralité, & payés par ceux qu'il commettra à cet effet; & lesdits états d'appointemens & solde, ensemble les comptes de payement d'iceux, seront envoyés tous les ans par lesdits sieurs Intendans au Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine.

X. Les dragons seront choisis parmi ceux ayant l'âge, la taille convenable & un cheval, de la même manière que pour l'infanterie, & les garçons seront toujours préférés aux gens mariés. Chaque dragon servira six ans, après lequel temps il sera licencié & remis dans les compagnies du guet. Il en sera usé pour le licenciement & le remplacement des dragons, comme pour les autres milices gardes-côtes d'infanterie. Pendant les six ans de son service dans la com-

pagnie détachée de dragons, il sera tenu d'avoir un cheval & de l'entretenir, lequel dragon & son cheval ne pourront être commandés pour les corvées des grands chemins, en temps de guerre seulement, pendant lequel temps veut bien Sa Majesté exempter lesdits dragons gardes-côtes des compagnies détachées desdites provinces d'être établis commissaires séquestres.

XI. L'inspecteur général aura le même commandement sur les dragons que sur l'infanterie garde-côte.

XII. Indépendamment des compagnies détachées de dragons, les habitans des paroisses gardes-côtes non compris dans lesdites compagnies, qui auront des chevaux, composeront les dragons du guet, & seront commandés par le capitaine général & le lieutenant du guet, sous les ordres du capitaine général de la capitainerie.

XIII. Les dragons gardes-côtes ayant été originairement établis & destinés pour donner plus promptement connoissance de ce qui se passe le long des côtes, ceux du guet, ainsi que les dragons de compagnies détachées, hors le temps de l'assemblée générale, seront posés pendant le temps de la guerre, de distance en distance, suivant les ordres des capitaines généraux des capitaineries. Ces dragons seront chargés de se rendre de main en main, & de faire parvenir sans retard les lettres & les avis concernant le service, tant au commandant général qu'à l'intendant de la province.

XIV. Les quatre cens dragons dont sont composés les quatre escadrons desdites provinces seront tenus de se monter, habiller, armer & équiper; à l'exception des tambours, auxquels il sera fourni un habit bleu, un chapeau & une caisse, par les soins des sieurs Intendans des généralités.

L'uniforme des officiers & dragons sera rouge; le chapeau des dragons aura un bord de laine jaune.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, aux Gouverneurs & Commandans général dans les provinces de Poitou, Aunis & Saintonge, & autres officiers généraux servant sous l'autorité desdits Gouverneurs & Commandant général, aux Intendans & Commissaires départis dans lesdites provinces, & tous autres officiers qu'il appartiendra, de tenir la main, chacun en ce qui le regarde, à l'exécution de la présente Ordonnance. Fait à Versailles, le neuf Avril mil sept cent cinquante-huit, *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PEIRENC DE MORAS.

R E G L E M E N T,

Concernant le service de la garde-côte dans les provinces de Poitou, Aunis, Saintonge & Isles adjacentes.

Du 14 Avril 1758.

D E P A R L E R O I.

SA Majesté ayant jugé à propos, par son Ordonnance du 5 Juin 1757, d'établir une nouvelle forme dans le service des milices gardes-côtes des provinces de Picardie, Normandie, Poitou, Aunis, Saintonge & Guyenne: Et voulant fixer la division des capitaineries gardes-côtes de Poitou, Aunis & Saintonge, le nombre & la force des compagnies détachées dont elles seront composées, les lieux d'assemblée, tant pour les revues particulières de chacune desdites compagnies, que pour les revues générales, & la manière de faire les remplacements annuels pour compléter lesdites compagnies détachées, Elle a arrêté le présent Règlement qu'Elle veut être exactement observé à l'avenir.

ARTICLE PREMIER.

Il y aura à l'avenir cinq capitaineries gardes-côtes dans la province de Poitou, cinq capitaineries dans le pays d'Aunis, & cinq capitaineries dans la province de Saintonge, savoir:

Pour le Poitou, les capitaineries de l'Isle de Bouin, l'Isle de Noirmoutier, Bauvoir, Sables-d'Olonne & Luçon.

Pour le pays d'Aunis, celles de Marans, la Rochelle, Châtel-Aillon, Charente & l'Isle de Ré.

Pour la province de Saintonge, celles de Soubise, Marennes, Royan, Mortagne & l'Isle d'Oleron, conformément à l'état & division qui sera joint au présent Règlement.

II. Pendant la guerre, chaque compagnie détachée sera composée de quatre-vingt hommes, commandés par un capitaine & deux lieutenans, & portera le nom du village où elle doit être assemblée, & comme l'intention de Sa Majesté est de soulager ses peuples, dès que les circonstances pourront le permettre, lesdites compagnies détachées seront & demeureront réduites pendant la paix à cinquante hommes.

III. On choisira dans le nombre des tambours des compagnies détachées de chaque capitainerie, celui qui aura été le mieux instruit à la batterie de l'Ordonnance; il aura le titre de tambour-major de la capitainerie, & il sera chargé d'exercer ceux desdites compagnies, sans cesser néanmoins de servir comme tambour dans celle où il est employé.

IV. Sa Majesté voulant qu'il soit licencié chaque année un sixième des compagnies détachées & cependant prévenir l'inconvénient qu'il y auroit de commencer ce licenciement avant l'année 1760, Elle entend qu'à la revue générale qui se fera au mois de Mars de ladite année, le premier sixième de chacune desdites compagnies soit licencié, & les autres sixièmes successivement d'année en année, dont les remplacements se feront à mesure desdits licenciemens. Les capitaines généraux enverront à l'intendant de la généralité, un état visé par l'inspecteur général des hommes qui devront être licenciés; en conséquence duquel, led. sieur intendant donnera des congés aux soldats gardes-côtes desdites compagnies, qui seront licenciés. Entend Sa Majesté que toutes les plaintes qui pourroient survenir pour raison dudit licenciement, soient portées audit sieur intendant pour y être statué suivant l'exigence des cas.

V. Les états de remplacements nécessaires pour compléter les compagnies détachées, seront constatés tous les ans, dans le courant des mois de Mars & d'Avril, par une revue qui sera faite par le capitaine général, en présence de l'inspecteur général; & ledit capitaine général adressera lesdits états visés par l'inspecteur, à l'intendant de la généralité, pour être ensuite procédé au remplacement par ledit sieur intendant ou les subdélégués qu'il jugera à propos de commettre.

VI. L'inspecteur général indiquera à l'avance le capitaine général de la capitainerie, le jour qu'il aura fixé pour la revue, qu'il fera, autant qu'il

fera possible, un jour de Fête ou de Dimanche, & le jour de ladite revue sera aussi-tôt annoncée & publiée dans toutes les paroisses de la capitainerie, afin qu'aucun habitant n'en puisse prétendre cause d'ignorance.

VII. Les remplacements seront faits à la charge de la totalité des paroisses affectées à la composition de chaque compagnie détachée, sans qu'aucune autre paroisse des autres compagnies soit tenue d'y contribuer.

VIII. Entend Sa Majesté, qu'indépendamment de l'exemption du guet & garde sur la côte, attribuée par l'article 22 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757, aux Syndics des paroisses & collecteurs des impositions royales, la même exemption de service sur la côte, soit accordée aux domestiques attachés à la personne des Gentilshommes portant leur livrée, & que toutes les contestations qui pourroient naître pour raison desdites exemptions, soient décidées par l'Intendant de la province.

IX. On choisira par préférence, pour compléter les compagnies détachées les garçons depuis l'âge de seize ans jusqu'à quarante-cinq, de la hauteur de cinq pieds au moins, & les plus propres au service; & à défaut de garçons, les hommes mariés y seront employés jusqu'à l'âge de quarante-cinq ans.

X. Les capitaines généraux, chacun dans leur capitainerie, se feront remettre à l'avance, par le capitaine général du guet, des rôles exacts & détaillés de tous les habitans des paroisses qui composent lesdites compagnies du guet, & les Subdélégués dresseront pareillement les rôles des habitans desdites paroisses.

XI. Le capitaine de chaque paroisse conduira au lieu d'assemblée pour le licenciement, tous les habitans compris au rôle qui aura été remis au capitaine général, sans qu'aucun desdits habitans puisse en être dispensé, si ce n'est dans le cas de maladie, que le capitaine sera tenu alors de justifier par un certificat; à peine contre les habitans qui auront fourni de faux certificats, d'être punis de quinze jours de prison, & de servir six ans de plus dans la compagnie détachée où ils seront employés.

XII. Le capitaine général du guet, & en son absence le lieutenant, fera assembler toutes les compagnies du guet, & les formera sur autant de rangs de hauteur qu'il y a de compagnies détachées, observant de mettre ces rangs à une distance raisonnable les uns des autres, de façon qu'on puisse les parcourir & les voir librement.

XIII. Les hommes des compagnies du guet qui auront été choisis par l'Intendant ou son

Subdélégué, pour compléter les compagnies détachées, seront aussi-tôt enrégistrés & signalés par le major ou l'aide-major de la capitainerie, qui aura à cet effet un registre pour y porter les noms, signemens & demeures des habitans qui composent lesdites compagnies détachées, avec la date de leur entrée dans lesdites compagnies, afin d'y avoir recours lors du licenciement. Ledit sieur Intendant aura également un contrôle général par paroisse & par signalement de toutes les compagnies détachées des capitaineries de son département.

XIV. Indépendamment de la revue fixée au mois de Mars par l'article 4 ci-dessus, l'inspecteur général fera chaque année deux revues générales des compagnies détachées de chaque capitainerie, l'une dans le mois de Mai, & l'autre dans celui d'Octobre, un jour de Fête ou de Dimanche. Il avertira quinze jours à l'avance le capitaine général de la capitainerie, du jour qu'il aura fixé pour ladite revue d'inspection dans sa capitainerie, à l'effet par ledit capitaine général, de faire assembler au jour indiqué les compagnies détachées de sa capitainerie au lieu désigné; & ledit inspecteur général, après chacune desdites revues, en enverra l'extrait au Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine.

XV. Les premiers Dimanches des mois d'Avril, Mai, Juin & Octobre, chaque capitaine de compagnie détachée assemblera sa compagnie au lieu d'assemblée particulière de ladite compagnie, & le lieutenant sera tenu de s'y rendre. Il en fera la revue, & fera exécuter le manement des armes aux soldats de sa compagnie. Il examinera si les armes de chaque soldat sont en bon état. Cette revue pourra être remise au Dimanche suivant, lorsque le temps ne permettra pas de les assembler.

XVI. Le capitaine général, le major & l'aide-major de chaque capitainerie assisteront ensemble ou séparément auxdites revues particulières, de manière que dans le courant de l'année chacun d'eux ait été présent à l'une des revues d'exercice de chaque compagnie détachée, & le capitaine général rendra compte au Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine, desdites revues particulières.

XVII. Indépendamment desdites revues particulières & d'exercice, les sergens, caporaux & anspessades des compagnies détachées, exerceront pendant le temps de la guerre seulement, les soldats gardes-côtes de leurs paroisses, ensemble ou séparément pendant deux heures, sur le lieu qui aura été choisi par le capitaine, lequel doit avoir attention à ne com-

mander ces exercices que les jours de Fête & de Dimanche, & dans le temps les plus convenables aux habitans desdites paroisses. Il n'en fera point fait pendant le mois de Juillet, Août & Septembre, pour ne point interrompre leurs travaux.

XVIII. Tout soldat garde-côte, qui sans excuse légitime ne se trouvera pas aux revues générales & particulières, sera puni d'un jour de prison par le capitaine général : & s'il étoit dans le cas de subir une punition plus sévère, ledit capitaine général en informera le Commandant général de la province, & en son absence, l'inspecteur général qui en rendra compte au Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine.

XIX. Veut Sa Majesté que pour dédommager les officiers des Etats-majors de capitaineries gardes-côtes, des dépenses qu'ils seront obligés de faire à l'occasion de leur service, il leur soit payé par année, savoir, à l'inspecteur général trois mille livres; aux capitaines généraux six cens livres, aux majors quatre cens vingt livres, & aux aides-majors trois cens soixante livres.

A l'égard des Etats-majors des capitaineries gardes-côtes des Isles de Noirmoutiers, Bouin, Ré, Oleron, entend Sa Majesté qu'ils soient payés par année savoir.

Au capitaine général de la capitainerie de Noirmoutiers, six cens livres; au major quatre cens vingt livres & à l'aide-major, trois cens soixante livres.

Au capitaine général de la capitainerie de l'Isle de Bouin, quatre cens livres; au major trois cens livres, & à l'aide-major deux cens livres.

L'Etat-major de chacune des capitaineries des Isles de Ré & d'Oleron, sera composée à l'avenir d'un capitaine général & d'un major; & il y aura un aide-major affecté à chaque bataillon. Il sera payé par année, savoir, au capitaine général de la capitainerie de l'Isle de Ré, neuf cens livres; au major, six cens livres, & chacun des trois aides-majors de bataillon, trois cens soixante livres.

Au capitaine général de la capitainerie de l'Isle d'Oleron, douze cens livres, au major, six cens livres, & à chacun des quatre aides-majors de bataillon, trois cens soixante livres.

XX. Les compagnies détachées étant assemblées pour un service extraordinaire pendant plus de quatre jours, seront payées, à commencer du cinquième jour, sur le pied de cinq livres par jour au capitaine général, quatre livres au major, cinquante sols à l'aide-major; trois livres

au capitaine, vingt-cinq sols à chacun des deux lieutenans, dix sols à chacun des quatre sergens, sept sols & six deniers à chacun des quatre caporaux, six sols six deniers à chacun des quatre anspessades & des deux tambours, & cinq sols six deniers à chacun des soixante-six fusiliers.

XXI. Sa Majesté ayant prescrit par l'art. 36 de son Ordon. du 5 Juin 1757, l'uniforme des milices gardes-côtes desdites compagnies détachées, Elle entend qu'il soit fourni tous les six ans un justaucorps & un chapeau uniforme à chaque soldat desdites compagnies détachées, par les soins & sur les ordres de l'Intendant de la province, qui fera pourvoir à la dépense dudit habillement sur les fonds qui y sont destinés.

Défend expressément Sa Majesté auxdits soldats gardes-côtes, de se servir dudit habillement uniforme hors les temps où ils seront commandés pour le service.

XXII. Il sera accordé six livres de gratification aux sergens des compagnies détachées, qui auront instruit avec succès les soldats desdites compagnies, & une pareille gratification de six livres par an au tambour-major de chaque capitainerie.

Il sera aussi payé trois livres par an à chaque tambour pour l'entretien de sa caisse.

XXIII. Les états des appointemens des officiers de l'Etat-major, réglés par l'article 19 ci-dessus, & ceux de la solde des compagnies détachées, ainsi que de toutes les autres dépenses relatives auxdites compagnies, qui se trouvent énoncées au présent règlement, seront arrêtés par l'Intendant de la province, payés par ceux qu'il commettra à cet effet; & lesdits états, ensemble les comptes de payement qui auront été fait sur iceux, seront envoyés tous les ans par ledit sieur Intendant au Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine.

XXIV. Les armes, pulverins & gibernes qui ont été fournis aux compagnies détachées, au lieu d'être déposés dans les magasins établis dans les lieux d'assemblée desdites compagnies détachées, resteront, pendant le temps de la guerre seulement, entre les mains des soldats desdites compagnies, nonobstant ce qui est porté par l'article 33 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757, à laquelle Sa Majesté a dérogé à cet égard; & pour la conservation desdites armes, il sera distribué à chaque soldat garde-côte desdites compagnies, un tournevis & un tire-bourre, & dont il demeurera responsable, ainsi que du fusil, bayonnette, giberne, pulverin & munitions qui lui auront été délivrés. Il sera tenu d'avoir en tout temps dans sa giberne deux pierres de réchange & une piece grasse.

XXV.

XXV. Sur ce qui a été représenté à Sa Majesté, que les milices garde-côtes des compagnies du guet, qui ne sont assujetties à aucun service en temps de paix, ne doivent être employées pendant le temps de la guerre qu'à monter la garde aux corps-de-gardes qui leur sont désignés, Elle entend que nonobstant ce qui est porté par l'article 44 de son Ordonnance du 5 Juin 1757, qui leur enjoint de se fournir eux mêmes de fusils & munitions, les paroisses soient seulement tenues de pourvoir chacun desdits corps-de-gardes qui leur seront affectés, du nombre de fusils nécessaires pour la garde ordinaire desdites compagnies du guet, & du même calibre que ceux des compagnies détachées, & qu'ils y soient entretenus pendant le temps de la guerre, ainsi que la poudre, les balles, pierres de rechange, tire-bourres & tour-nevis, proportionnément au nombre des soldats desdites compagnies du guet qui seront commandés pour le service à chacun desdits corps-de-gardes.

XXVI. Tous les fusils & autres effets appartenans au Roi, seront marqués du nom de chaque capitaine, de celui de chaque compagnie & d'un N°. depuis 1 jusqu'à 80: les caisses seront pareillement marquées & numérotées, ainsi que les équipemens. Le capitaine général fera dresser tous les ans des états particuliers par compagnie, contenant le nom de chaque soldat & le N°. du fusil & de l'équipement qui lui sera délivré. Le capitaine général enverra des doubles desdits états signés de lui à l'Intendant de la province.

XXVII. Les officiers auront une attention particulière à ce que lesdites armes & effets soient bien entretenus, & les réparations qui seront à y faire, seront à la charge des soldats garde-côtes, lorsqu'elles seront occasionnées par leur négligence : le capitaine général s'en fera rendre compte exactement par les capitaines, après chaque revue particulière, & il enverra à l'Intendant de la province l'état desdites réparations & les noms des soldats dont les armes seront à réparer, pour qu'il y soit pourvu par ses ordres & à leurs frais.

XXVIII. Tous les corps-de-gardes seront pourvus d'un ratelier pour y poser les armes, d'un lit de camp, d'une table, d'un banc, d'un fanal & d'un chandelier de fer, & le bois & lumière y seront fournis ainsi qu'il est d'usage pour les troupes de terre.

L'état desdites fournitures & ustensiles sera affiché dans le corps-de-garde ; ils seront consignés à ceux qui releveront le poste ; & en cas de dégradation, celui qui relevera le poste en

donnera avis dans le jour à l'officier de garde sur la côte ou au capitaine de la compagnie, qui fera passer au capitaine général un état ou sera spécifié la nature de ladite dégradation & les noms des soldats qui y étoient de garde pendant qu'elle a été faite, afin d'obliger les soldats à la réparer à leurs frais.

XXIX. Les Intendans, chacun dans leur généralité, feront désigner dans le village le plus à portée de la côte & du rendez-vous général, une chambre où l'officier de garde pourra se tenir pendant le temps de son service, & les bois, lumière & ustensiles nécessaires, lui seront fournis de la même manière & ainsi qu'il est réglé pour les corps-de-gardes des officiers des troupes de terre.

XXX. Tous les sergens, caporaux, anspessades, fusiliers & tambours des compagnies détachées, jouiront en temps de guerre seulement, de l'exemption de la corvée pour la construction & la réparation des grands chemins, bien entendu que ladite exemption n'aura lieu que pour leur personne & non pour leur chevaux, lesquels néanmoins ne pourront être commandés les jours que le soldat garde-côte détaché sera de service, se trouvant alors hors d'état de les conduire lui-même.

VXXI. Les lieutenans des compagnies détachées, & le lieutenant général du guet, jouiront des mêmes privilèges & exemptions portés par l'article 12 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757.

XXXII. Tout aide-major commandera tous les lieutenans, & ne pourra avoir rang & commission de capitaine qu'après deux ans d'exercice d'aide-major, conformément à ce qui est porté par l'article 6 de l'Ordon. du 5 Juin 1757.

XXXIII. Le capitaine général de chaque capitainerie, conjointement avec le major & le capitaine général du guet, fera une division des paroisses sujettes au guet & garde, proportionnée au nombre de corps-de-garde où les compagnies du guet devront monter la garde, & il aura attention de n'affecter à chaque corps-de-garde que les paroisses qui en seront le plus à portée : laquelle division ne sera néanmoins exécutée qu'après qu'elle aura été approuvée par le Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine.

XXXIV. Le capitaine général du guet tiendra un rôle exact des compagnies du guet qui devront monter la garde aux postes qui leur seront désignés, pour les faire relever successivement par d'autres, suivant l'état de contribution de chacune des paroisses qui y seront assujetties ; ensorte que les habitans d'une paroisse

qui auront fait le service du guet & garde, ne puissent être commandés qu'après que tous les hommes de la paroisse auront rempli le même service.

XXXV. Les officiers des compagnies du guet, qui seront chargés de faire monter journellement les habitans aux postes qui leur seront indiqués, auront une attention particulière à ne jamais commander à la fois plusieurs hommes d'une même maison; & pour prévenir cet inconvénient, ils auront un rôle des habitans de leur paroisse, où ils distingueront les peres des enfans & les maîtres des domestiques, en sorte qu'il n'y ait qu'un seul homme de chaque maison commandé le même jour pour ce service.

XXXVI. Aucun officier ni sergent des compagnies du guet ne pourra faire monter sa garde par un soldat desdites compagnies, à peine d'être cassé; mais lesdits officiers ou sergens pourront à garde égal, faire le service l'un pour l'autre, lorsque leurs affaires personnelles l'exigeront, & ils en donneront avis au capitaine général du guet, ou à son lieutenant, autant qu'il sera possible.

XXXVII. Tout soldat des compagnies du guet, qui aura manqué par mauvaise volonté, de se trouver au poste où il aura été commandé pour monter la garde, sera tenu d'y servir deux jours de suite, & pourra être mis un jour en prison, suivant l'exigence des cas, dont il en sera rendu compte au capitaine général de la capitainerie, qui ordonnera à cet effet de l'y faire conduire par des fusiliers de la compagnie détachée de la paroisse d'où sera le soldat.

XXXVIII. Les soldats desdites compagnies du guet, qui manqueront à l'obéissance qu'ils doivent à leurs officiers en ce qu'ils leur ordonneront pour le service seront punis de deux jours de prison, & subiront même une plus grande peine, suivant l'exigence des cas, dont il sera rendu compte au capitaine général, & à l'inspecteur général, qui ne pourront l'ordonner sans en avoir reçu l'ordre de Sa Majesté par le Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine.

XXXIX. A l'égard des cas qui n'ont point été prévus dans les dispositions portées par le

Règlement du 2 Mai 1712, par rapport aux jugemens à rendre pour les crimes & délits militaires qui seront commis par les milices garde-côtes, & qui ne se trouvent point également dans l'Ordonnance du 5 Juin 1757, l'intention de Sa Majesté est que le Conseil de guerre se conforme à son Ordonnance sur les crimes & délits militaires pour les troupes de terre; défendant cependant à tous les officiers assemblés pour juger lesdits crimes & délits commis par les milices garde-côtes, de faire exécuter les jugemens qu'ils rendront, qu'après en avoir reçu l'ordre de Sa Majesté par le Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine, auquel lesdits jugemens seront envoyés.

XL. Veut Sa Majesté que les milices garde-côtes aient la liberté, dans les temps ordinaires, de vaquer à leurs travaux & affaires particulières, sans qu'il puisse leur être imposé aucune contrainte, corvée ou service journalier par leurs officiers, qui ne pourront les assembler qu'aux jours indiqués par les inspecteurs généraux pour les exercices & revues, tant particulières que générales, ou sur les ordres du commandant général de la province.

XLI. Veut au surplus Sa Majesté, que ses précédentes Ordonnances & Réglemens concernant la garde-côte, soient exécutés selon leur forme & teneur en tout ce qui n'est pas contraire au présent Règlement.

Mande & ordonne Sa Majesté à Mons^r. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, aux Gouverneur & Commandant général dans les provinces de Poitou, Aunis, Saintonge & isles adjacentes, & autres Officiers généraux employés sous l'autorité desdits Gouverneur & Commandant général, aux Intendans & Commissaires départis dans lesdites provinces, l'Inspecteur & Capitaines généraux des capitaineries garde-côtes, & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main, chacun en ce qui le regarde, à l'exécution du présent Règlement, lequel sera lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le quatorze Avril mil sept cent cinquante-huit. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PEIRENC DE MORAS.





T I T R E V I I .

D U R I V A G E D E L A M E R .



Armi les choses déclarées communes & à l'usage de tous, par les Loix romaines, fondées à cet égard sur les principes du droit naturel, la mer & ses bords tenant le premier rang, Domat, tom. 2 du droit public, liv. premier, tit. 8, sect. première, n. 1 & 2, fol. 60; il importoit d'autant plus de déterminer l'étendue du rivage de la mer & de défendre d'y faire aucunes entreprises préjudiciables à la navigation & au public, qu'il a été plus difficile d'obliger les Seigneurs des grands Fiefs voisins des côtes, d'abandonner leurs prétentions en cette partie, soit à titre de propriété, soit à titre de juridiction, & de renoncer aux usurpations qu'ils y avoient faites, comme il sera observé sur le titre des naufrages.

Comment ces Seigneurs auroient-ils douté que le rivage de la mer ne leur appartenoit pas, eux qui par une affectation singulière confrontoient leurs terres, les uns à l'Espagne, les autres à l'Angleterre, la mer entre deux ?

Il ne suffisoit donc pas de les avoir désabusé de ce côté-là, il falloit encore leur indiquer les limites de leurs terres, en fixant le rivage de la mer & en le mettant à couvert de nouvelles entreprises à l'avenir; & c'est à quoi il a été pourvu par les deux articles dont ce titre est seulement composé, en y joignant le titre de la pêche & celui des parcs & pêcheries.

A R T I C L E P R E M I E R .

SEra réputé bord & rivage de la mer, tout ce qu'elle couvre & decouvre pendant les nouvelles & pleines Lunes, & jusqu'où le grand flot de Mars se peut étendre sur les greves.

L*itus est quo usque maritimus fluctus à mari parvenit. Leg. 96. ff. de verb. signif.*

Litus publicum est eatenus, quâ maximè fluctus exafluat. Leg. 112, eodem tit.

La définition ou description que notre article fait du rivage de la mer, est plus exacte, parce que les observations ont appris que les hautes marées

arrivent chaque mois à la nouvelle & à la pleine Lune ; & que , des marées des équinoxes & des solstices , qui sont encore plus hautes , celle de l'équinoxe de Mars l'emporte. Ainsi puisque aux termes des loix ci-dessus , le rivage de la mer ne finit qu'à l'endroit où s'arrête le plus grand flot de la mer , & que l'expérience a fait voir que ce plus grand flot est celui de Mars ; c'est avec raison que notre article l'a donné pour règle de l'étendue de la mer.

Cette fixation au reste n'est pas nouvelle , on la trouve la même dans l'article premier d'un ancien mémoire rapporté par Fontanon à la suite du titre de l'Amiral ; & ce qui mérite encore plus d'attention , dans l'Ordonnance du 27 Février 1534 , dans celle du 12 Février 1596 , & dans l'Arrêt du Conseil du 14 Mars 1654. Elle a été aussi confirmée & renouvelée par un autre Arrêt du Conseil du 31 Octobre 1686 , suivi d'une Déclaration du Roi du 31 Janvier 1694.

C'est donc sur ce rivage ainsi désigné , que l'article suivant défend de faire aucuns ouvrages qui puissent porter préjudice à la navigation. C'est aussi sur la même étendue de terrain que les Officiers de l'Amirauté , privativement à tous autres Juges , sont fondés à exercer leur juridiction , tant civile que criminelle & de police.

Il y a plus , comme la mer refoule dans les fleuves & rivières navigables qui y affluent , la juridiction de l'Amirauté s'étend tout de même dans ces rivières & ne finit qu'à l'endroit où le grand flot de Mars cesse de s'y faire sentir. C'est ce qui est discertement exprimé dans les mêmes Ordonnances & Arrêts du Conseil que l'on vient de citer. V. *suprà* art. 2 , 5 , 8 & 10 , tit. de la compétence.

Mais par rapport au rivage , il ne faut entendre que la partie jusqu'où s'étend ordinairement le grand flot de Mars , laquelle partie est facile à reconnoître par le gravier qui y est déposé ; & nullement l'espace où parvient quelquefois l'eau de la mer , par les coups de vent forcés , causes & suites , tout à la fois , des ouragans & des tempêtes. Arrêt d'Aix du 11 Mai 1742 , prononcé par M. de Raguse , suivant les conclusions de M. Castillon , entre les freres Jourdan de Cannes & le Procureur du Roi de l'Amirauté d'Antibes , d'une part ; les freres Mus dudit lieu de Cannes , d'autre part.

ARTICLE. II.

Faisons défenses à toutes personnes de bâtir sur les rivages de la mer , d'y planter aucuns pieux , ni faire aucuns ouvrages qui puissent porter préjudice à la navigation , à peine de démolition des ouvrages , de confiscation des matériaux , & d'amende arbitraire.

Par la raison précisément qu'une chose est publique avec faculté à chacun d'en user selon sa destination , il n'est pas permis à l'un d'en jouir au préjudice des autres , en s'y attribuant un droit permanent & exclusif ,

ou en y formant un établissement qui restreindroit le droit de la Communauté. *Stypmannus ad jus maritimum parte 2^o. cap. 4^o. n. 139 & seq. fol. 304.*

Pour prévenir les inconvénients qui seroient résultés de pareilles entreprises, il étoit donc indispensable que la liberté d'user d'une chose publique eût des bornes; & ces bornes il n'y avoit que la puissance publique qui eût droit de les poser.

C'est ce que Domat *loc. cit.* sect. 2. note sur le n. 1. fol. 61, explique admirablement en ces termes.

» Il est du droit naturel aussi que cette licence commune à tous, étant une
» occasion continuelle de querelles, & d'une infinité de mauvaises suites, il
» y soit pourvu par quelque police; & il ne pouvoit y en avoir de plus juste
» & de plus naturelle que de laisser au Souverain à pourvoir à ces inconvé-
» niens. Car comme il est chargé du soin du repos public, que c'est à lui
» qu'appartient la police de l'ordre de la société, & que ce n'est qu'en sa per-
» sonne que peut résider le droit aux choses qui peuvent être communes au
» public, dont il est le chef; c'est à lui que cette qualité donne la dispensation
» & l'usage de ce droit pour le rendre utile au public; & c'est sur ce fonde-
» ment que les Ordonnances ont réglé l'usage des navigations & de pêcher
» sur la mer & sur les rivières.

Sur ces principes le rivage de la mer devant être libre & accessible pour tous & pour quiconque y veut pêcher, *nemo igitur ad littus maris accedere prohibetur piscandi causa*, leg. 4 ff. de divisione rerum & qualitate; de même que pour y aborder à l'effet d'y prendre terre, y décharger ce qui peut embarrasser le navire, y sécher des rets, &c. conformément à la loi suivante, qui s'exprime ainsi, *riparum usus publicus est jure gentium sicuti ipsius fluminis. Itaque navem ad eas appellere, funes ex arboribus ibi natis religare, retia siccare & ex mare reducere, onus aliquod in his reponere, cuilibet liberum est, sic ti per ipsum flumen navigare.*

Sur ce fondement, dis-je, les défenses portées par notre article, qu'elles ne regardent directement que les ouvrages capables de faire préjudice à la navigation, doivent influencer également sur toutes autres entreprises faites sur le rivage de la mer; soit parce qu'il n'est point de bâtiment qui y puisse être construit avec des pierres ou avec des pieux, qui ne donne atteinte au droit d'y pêcher; accordé à tous les sujets du Roi par l'article premier, tit. premier, du livre 5 ci-après, soit encore parce que toute construction nouvelle de parcs ou écluses est expressément défendue par l'art. 4 du titre concernant cette matière, soit enfin parce que tout établissement sur le rivage emporteroit par sa nature, un acte de propriété incompatible avec le droit du public, & qui plus est avec le droit de Souveraineté du Roi sur la mer & sur les rivages qui en dépendent. Toutes autres citations des Loix romaines & des Auteurs à ce sujet, pour ou contre, seroient superflues.

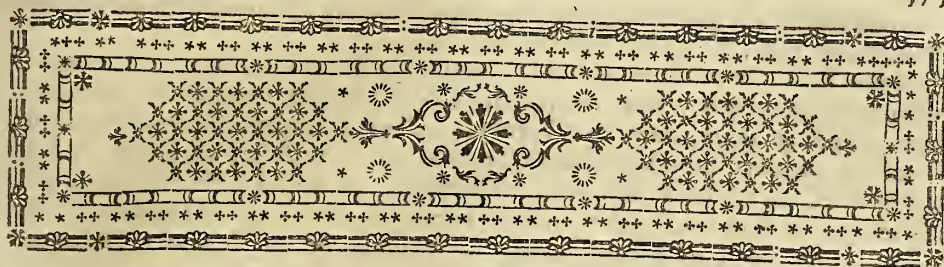
Il n'y auroit donc qu'une concession expresse du Roi, qui pût garantir de la démolition & des peines portées par cet article, les ouvrages que quiconque entreprendroit de construire sur le rivage de la mer; & cela quand ils ne seroient pas contraires à la navigation, ce qui pourtant seroit assez difficile à concevoir, puisque la navigation, se fait avec de très-petits bâtimens capables d'aborder le rivage, aussi-bien qu'avec d'autres qui tirent trop

d'eau pour approcher si près des côtes sans un danger manifeste d'y échouer.

C'est aussi une entreprise sur le rivage de la mer, que d'y rompre la banche, & d'enlever les pierres, les grisons ou les cailloux, qui amoncelés servent de barrière aux flots de la mer. V. *suprà* art. 2, tit. 4 du présent liv.

En fait de rivière navigable, le chemin ou l'espace qui doit demeurer libre le long de la rive pour le halage des vaisseaux, & que les anciennes Ordonnances ont fixé à 24 pied de largeur, est censé une dépendance de la rive, & par conséquent est de la compétence de l'Amirauté à l'égard des rivières où le flux de la mer se fait sentir : *suprà*, art. 6, tit. de la compétence. Je ne crois point qu'on en doive dire autant du bord de la mer ; c'est-à-dire, que l'espace qui regne le long de la falaise ou du rivage, soit censé en faire partie jusqu'à la distance de 24 pieds, à l'effet de le soumettre à la juridiction de l'Amirauté, puisque le motif du halage ne peut s'y rencontrer. Ce terrain appartient réellement aux propriétaires des terres qui confrontent au rivage, & par conséquent relève de la justice du Seigneur du lieu. De sorte que s'il s'y commettoit un meurtre, ce seroit au Juge du Seigneur haut-justicier du même lieu, à en connoître & à lever le cadavre, à l'exclusion des Officiers de l'Amirauté ; à moins que ces Officiers ne se trouvassent alors là en fonction, à l'occasion d'un naufrage, pour faire sauver les effets ; auquel cas par droit de territoire emprunté, ils connoitroient sans difficulté de tous les crimes & délits qui s'y commettraient durant leurs opérations.





TITRE VIII.

DES RADES.

Out ce que le Commentateur a dit sur ce sujet, se trouve dans Cleirac sur l'art. 15 des jugemens d'Oleron, n. 4, pag. 71, & dans le Dictionnaire de Trevoux au mot *rade*.

La rade differe du port, en ce que les vaisseaux quoique en bon mouillage n'y sont pas en sûreté comme dans le port. Il y a néanmoins des rades si bonnes, qu'il n'y a pas plus à craindre pour les vaisseaux qui y sont que s'ils étoient dans le port.

Il y a aussi des rades si voisines des ports, que les vaisseaux y sont regardés comme s'ils étoient dans les ports mêmes. On les distingue des rades foraines; & celles-ci sont appellées de ce nom, soit parce que le mouillage n'y est pas si sûr, soit parce que leur position est telle qu'elles ne sont pas censées être d'un port plutôt que d'un autre, & que les vaisseaux qui y mouillent sont à portée d'en partir & de prendre le large pour différentes navigations.

ARTICLE PREMIER.

Voulons que les rades soient libres à tous vaisseaux de nos sujets & alliés dans l'étendue de notre domination; faisons défenses à toutes personnes, de quelque qualité & condition qu'elles puissent être, de leur apporter aucun trouble & empêchement, à peine de punition corporelle.

Non seulement les rades sont libres pour la navigation & le commerce, à tous les sujets du Roi & de ses *alliés*, dernier terme qui comprend également toutes les nations avec lesquelles le Royaume est en paix, sans exclusion de commerce à certain égards; mais encore les différens ports du Royaume, puisque la raison est absolument la même.

Cette liberté exigeoit donc que les vaisseaux qui ont droit d'y arriver y fussent à couvert d'insulte & de tout trouble ou empêchement; & c'est sur ce principe que notre article en a fait des défenses expresses à toutes personnes

sans exception, à peine de punition corporelle; ce qui emporte nécessairement outre cela, les dommages & intérêts.

Mais s'il est libre à tous maîtres & capitaines de navires amis, de fréquenter nos rades & nos ports, ce n'est qu'à condition de remplir les formalités prescrites à ce sujet, tant aux François qu'aux étrangers; & entr'autres de faire leur rapport ou déclaration d'arrivée ou de relâche, au Greffe de l'Amirauté, & de ne sortir des ports qu'avec congé de l'Amiral. De sorte que s'il manquent à ce qu'ils sont tenus de faire, les poursuites qui pourront être faites contre eux, ne seront point un trouble & empêchement dont ils puissent se plaindre.

La liberté de fréquenter nos rades & nos ports, n'étant accordée qu'aux amis & alliés, il s'ensuit que si les vaisseaux des autres nations y arrivent, non seulement il ne leur sera pas permis d'y décharger des marchandises ni d'y faire aucun autre commerce; mais encore qu'ils pourront être arrêtés & mis en séquestre, à moins qu'ils n'y soient entrés par tempête ou autre force majeure; auquel cas devant être traités suivant le droit des gens, la faculté leur sera laissée de se retirer après le danger passé, & il leur sera fourni, en payant, les choses nécessaires pour reprendre & continuer leur navigation. Il est entendu néanmoins que ce ne seront ni des ennemis ni de pirates, qui, quelque part qu'ils soient rencontrés peuvent être saisis & arrêtés avec confiscation de tout ce qu'ils ont avec eux.

ARTICLE II.

ENjoignons aux maîtres & capitaines de navires qui seront forcés par la tempête de couper leurs cables & de laisser quelques ancrs dans les rades, d'y mettre des *hoirins*, *bouées* ou *gavitaux*, à peine de perte de leurs ancrs, qui appartiendront à ceux qui les auront pêchées & d'amende arbitraire.

LA disposition de cet article n'auroit rien de trop rigoureux, s'il y avoit preuve que le maître ou capitaine étant obligé de couper ses cables ou de les filer par bout, avoit eu le temps & la facilité de mettre sur ses ancrs des *hoirins*, *bouées* ou *gavitaux*: mais cessant cette preuve, qui est nécessaire, parce que la présomption contraire est de droit, il n'est pas possible que notre article ait entendu la punir de la manière qui y est marquée, les raisons en seront rendues sur l'article 28 du tit. suivant.

Il est vrai que l'article 45 des jugemens d'Oleron paroît assez conforme à celui-ci; mais en le rapprochant du quinzième, il est comme évident qu'il suppose un navire dans le havre, où il y a effectivement obligation de mettre des *hoirins* ou autre marque sur les ancrs, sur peine de répondre de tout le dommage qui en arrivera; ce qui est conforme aux articles 28 & 51 de l'Ordonnance de Wisbuy, & à l'art. 5, tit. premier, *suprà* du présent liv. 4; au lieu qu'il s'agit ici d'ancres dans les rades.

On trouvera facilement dans les Dictionnaires & ailleurs, l'explication de ces termes, *hoirins*, *bouées* & *gavitaux*. Article

ARTICLE III.

L Es maîtres des navires venant prendre rade , mouilleront à telle distance les uns des autres , que les ancres & cables ne puissent se mêler & porter dommage , à peine d'en répondre & d'amende arbitraire.

U N maître de navire ou autre bâtiment, arrivant le premier dans une rade ou dans un port, peut se placer où il juge à propos, pourvu néanmoins qu'il ne se mette pas dans le canal qui conduit au havre, ou autrement sur le passage des autres navires, de manière que sa position puisse incommoder naturellement les autres. Pour ce qui est de la place qu'il doit occuper dans un havre ou au quai, ce n'est point à lui à la choisir; mais au maître de quai à lui indiquer, sur quoi celui-ci doit se comporter avec équité & prudence, & sans partialité. V. *suprà* art. 4, tit. premier, & art. 2, tit. 2, du présent livre 4.

Qu'il y ait déjà des places occupées dans une rade ou dans un port, ou qu'il s'agisse d'en remplir plusieurs à la fois, les maîtres de navires qui arrivent ou qui surviennent, » doivent mouiller à telle distance les uns des autres, » que les ancres & les cables ne puissent se mêler & porter dommage, à peine » d'en répondre & d'amende arbitraire.

Tel est, conformément au ch. 200 du Consulat & à l'avis de Targa pag. 342, le Règlement de Police porté par notre article, dont la sagesse doit naturellement faire loi par-tout; mais dont l'exécution dépend toujours des circonstances; c'est-à-dire, qu'en pareil cas il s'agira d'examiner si le capitaine arrivé le dernier aura été averti ou non de se placer un peu plus à l'écart; s'il aura dû raisonnablement acquiescer à l'avis, & enfin s'il l'aura pu.

J'en dis autant du cas où un navire en entrant dans la rade ou dans le port, a causé du dommage à un autre qui étoit à l'ancre, quoiqu'il y ait des autorités (Consulat ch. 197, 199. Targa pag. 340.) qui chargent le maître de réparer le dommage, s'il ne prouve que cela est arrivé par cas fortuit ou force majeure, en un mot, sans sa faute, & quoique cela ait ainsi été jugé à Marseille le 13 Juillet 1754 contre le capitaine Fougeray en faveur de Calliot & Juliard.

Mais s'il s'agissoit d'un navire à l'ancre ou à la cape, qui reçût du dommage de la part d'un autre qui entreroit à pleines voiles, je ne douterois nullement que le capitaine de celui-ci ne dût réparer le dommage, suivant la décision de l'Arrêt du Parlement d'Aix du 30 Juin 1750, au profit du capitaine Villourse, contre un Suédois.

ARTICLE IV.

L Orsqu'il y aura plusieurs bâtimens en même rade, celui qui se trouvera le plus avancé vers l'eau, fera tenu d'avoir pendant la nuit le feu au fanal pour avertir les vaisseaux venant de la mer.

Tome II.

D d d d

Cela est encore d'une police extrêmement sage, & cependant on ne l'observe point dans la pratique; ce qui n'empêcheroit pas néanmoins, que si, faute d'user de cette précaution, quelque bâtiment en recevoit du dommage, le maître du navire qui y auroit manqué, ne fût tenu d'en faire raison.

On entend que celui qui est le plus avancé vers l'eau, est celui qui l'est le moins dans la rade, & qui par conséquent peut être le premier rencontré & abordé par les navires venant de la mer, pour prendre rade & mouiller.

ARTICLE V.

Quand un vaisseau en rade voudra faire voile pendant la nuit, le maître sera tenu dès le jour précédent de se mettre *en lieu propre pour sortir*, sans aborder ou faire dommage à aucun de ceux qui seront en même rade, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, & d'amende arbitraire

Il seroit bien difficile qu'un vaisseau destiné pour un voyage de long cours, fit voile pendant la nuit, tant il a de préparatifs & de manœuvres à faire avant le départ; quoiqu'on se soit précautionné plusieurs heures auparavant. Quelle raison d'ailleurs de partir la nuit pour un pareil voyage? On ne s'y détermine que sur une assurance morale d'un vent favorable, au moins pour quelques jours; & rien n'oblige à former cet augure pendant la nuit. Ce n'est pas dans ces occasions qu'on peut dire qu'il faut profiter des instans; cela ne peut convenir qu'aux petits navires faisant la pêche ou le cabotage; la marée, le vent changé tout-à-coup, peuvent être de conséquence pour eux.

Quoi qu'il en soit, il est permis par notre article de faire voile & de quitter la rade durant la nuit; mais c'est à condition de la part du maître de s'y préparer dès la veille, en se mettant à l'écart & au large; en un mot, *en lieu propre pour sortir*, sans s'exposer à aborder aucun autre bâtiment étant dans la même rade, ou autrement à y causer du dommage; si non il sera tenu de tous les dommages & intérêts, & sujet à une amende arbitraire,

Que l'on fasse voile de nuit ou de jour, le navire qui part après un autre & qui le suit, doit prendre garde à ménager sa marche de manière à ne pas le heurter; sans quoi il répondra du dommage. Ainsi jugé à l'Amirauté de Marseille le 14 Février 1750, & par autre Sentence du 22 Mars 1751 au rapport de M. Emerigon, en faveur du patron Escofier, contre le capitaine Arnaud, d'Agde.

Un des points de la police de la pêche des morues sur le banc de Terre-Neuve, ou dans la baye de Canada, est que nul maître de navire ne peut quitter la pêche & faire voile durant la nuit sans s'exposer à une amende de 1500 liv. en cas d'abordage, & à punition corporelle, s'il arrive perte d'homme dans l'abordage, outre la réparation de tout le dommage qui s'en fera ensuivi. Art. 13, tit. 6, liv. 5 ci-après.



TITRE IX.

DES NAUFRAGES, BRIS ET ECHOUEMENS.



Il est de l'humanité de s'intéresser au sort des malheureux, & de travailler à leur adoucir le sentiment de leur infortune.

Jusques dans les siècles les plus grossiers & les plus barbares, la voix de la nature se faisoit encore assez entendre pour ouvrir les cœurs à la compassion; delà ces lieux d'asyle si respectables, & cette loi de l'hospitalité, si religieusement observée.

Par quelle fatalité en usoit-on autrement à l'égard de ceux qui avoient le malheur de faire naufrage ou d'échouer sur des côtes étrangères? Car il n'est que trop vrai que dans ces mêmes temps, ils n'échappoient à la fureur des flots que pour éprouver souvent un autre genre de mort, d'autant plus douloureuse, qu'elle leur étoit donnée de sang froid par des mains cruelles, dans le lieu même qui devoit être pour eux un port de salut. Les plus heureux étoient ceux à qui il n'en coûtoit que la perte de leur liberté ou de leurs biens.

Que l'injuste foi des richesses ait entretenu cette coutume barbare & inhumaine, c'est ce qu'il est aisé de comprendre; mais elle n'en a pas vraisemblablement été le principe. Dans les premiers temps la navigation n'ayant pas le commerce pour objet direct, elle n'offroit pas à enlever aux navigateurs des biens capables d'exciter la cupidité, au mépris de tous sentimens humains. Il y a plus d'apparence que les premiers navigateurs faisant le métier de pirates & ravageans les côtes sur lesquelles ils faisoient des descentes, armèrent les nations contr'eux pour se défendre de leurs déprédations, & qu'ensuite la prévention les faisant regarder tous comme animés du même esprit, on crut devoir les sacrifier à la sûreté publique en les traitant indistinctement comme ennemis.

Qué les anciens Gaulois aient pratiqué cet usage odieux & détestable; cela est hors de doute; mais c'est mal-à-propos qu'on leur en fait un crime personnel & particulier; ils ne faisoient en cela que suivre l'exemple des autres peuples. On en peut juger par ce grand nombre de loix romaines, portées en vue d'abolir cette exécration coutume. Il n'en auroit pas tant fallu s'il n'eût été question que des Gaulois.

Le mal venoit de plus loin, & au sentiment de plusieurs savans, du nombre desquels est Seldenus, *de domino maris*, c. 22 fol. 177, ce sont les Rhodiens qui ont introduit cette étrange coutume, quoiqu'ils l'aient changée depuis, *infra* art. 5 *in fine*. A la vérité, Loccenius, *de jure maritimo lib.* 1^o. c. 7, n. 10, a entrepris de les sauver de ce reproche; mais ça été sans succès.

Quoi qu'il en soit, cette barbarie ayant passé chez les Romains, ils s'y accoutumèrent de façon, que ce ne fut que bien tard qu'ils reconnurent que les effets naufragés ne devoient pas appartenir au premier occupant ni au fisc; que celui à qui ils étoient avant le naufrage n'en avoit pas perdu la propriété ni la possession civile, & qu'ainsi la restitution devoit lui en être faite conformément à la loi naturelle & au droit des gens.

On n'avoit pu effectivement penser le contraire autrefois que par un oubli & un renversement de toute justice.

Pendant un certain temps, suivant Seldenus, *loc. cit.* il n'étoit pas bien décidé si les effets naufragés ou venus à la côte, appartenoient à ceux qui les avoient sauvés ou trouvés, ou au fisc; mais dans la suite la dévolution en fut généralement attribuée au fisc. C'est ce qui résulte de la Supplique de Eumedon à Antonin, *ut bona naufragii sui à publicanis direpta, sibi restituerentur*.

Ce point ainsi décidé, le retour au droit naturel étoit beaucoup plus facile; aussi les Empereurs Romains, amis de la justice, ne tardèrent-ils pas à proscrire cette coutume inique, en permettant la réclamation des effets naufragés à ceux à qui ils appartenoient, comme n'ayant pu en perdre la propriété par ce malheureux événement.

Les premiers Empereurs qui ont paru avoir la gloire de renoncer au droit de naufrage en faveur des malheureux naufragés, furent Adrien & Antoine, Leg. 7 & ultima, *de ruina, naufragio*; & leg. 1^o. cod. *de naufragiis*. Celle-ci est conçue en ces termes. *Si quando naufragio navis expulsa fuerit ad litus, vel si quando aliquam terram attigerit, ad dominos pertineat; fiscus meus se non interponat. Quod enim jus habet fiscus in aliena calamitate, ut de re tam lucuosâ compendium seclatur?*

Il est vrai que cette loi si pleine d'humanité, porte le nom de Constantin; mais elle est véritablement d'Antonin, suivant la remarque de Godefroi & de plusieurs autres savans. C'est aussi ce qui résulte des loix 7 & dernière ci-dessus citées.

Ces mêmes loix ont servi de base à la 21^e. ff. *de acquirenda vel amittenda poss.* à la 44^e. ff. *de acquir. rerum dominio*, aux 3^e. & suiv. ff. *de incendio*; & c'est en conformité que Julianus Basilic lib. 53, tit. 3, cap. 8, a dit: *si res naufragio in mari facta, in mare abjecta est, adhuc in domino ejus manet qui antea eam habuit; & si maris æstu in terram ejecta fuerit, potest eam dominus vindicare*.

Mais le mal étoit trop invétéré pour que la sagesse & la vigilance des Législateurs Romains eussent le pouvoir d'y remédier. Ces mêmes loix d'ailleurs furent méprisées par ceux des Empereurs suivans, qui songèrent plus à étendre les droits du fisc qu'à faire régner la justice. Enfin l'Empire approchant chaque jour de sa ruine & les bonnes loix demeurant sans vigueur, le

désordre par rapport aux naufrages ne pouvoit que continuer. Les peuples croyoient ne s'approprier que les droits du fisc, trop foible alors pour les conserver, & ils ne s'appercevoient pas de l'injustice dont ils se rendoient coupables envers les malheureux; tant il est difficile de revenir d'une erreur qu'un long usage a pour ainsi dire consacré sous le spécieux prétexte d'une légitime défense.

Ce malheureux préjugé qui, au rapport du commun des écrivains, avoit gagné successivement les François, les Anglois, les Napolitains, les Siciliens & quantité d'autres nations, ne pouvoit encore que se fortifier par les fréquentes incursions des différens peuples du Nord, connus en général sous le nom de Saxons & de Normands, & par les horreurs qui laissoient par-tout des traces de leur passage.

Il n'étoit que trop naturel de chercher à se défaire de pareils hôtes & à les empêcher d'exercer leurs affreux brigandages. Le mal étoit que tout navigateur étant pris pour pirate, la punition étoit la même, sans examen & sans discernement. C'est que l'avidité des habitans, & sur-tout des Seigneurs des Fiefs voisins du rivage de la mer, vint se joindre à la crainte de ces redoutables ennemis.

Et voilà pourquoi, ni les Loix romaines, ni les Ordonnances rendues sur le fait des naufrages, depuis même la cessation de ces terribles incursions, ne produisent peu à peu d'autre effet que celui de sauver la vie à ceux des navigateurs que la tempête & les autres accidens maritimes avoient jettés sur les côtes.

De tant d'Ordonnances publiées par les Empereurs depuis la décadence de l'Empire, la seule qui soit venue jusqu'à nous est celle d'Andronic Comnene, Empereur d'Orient, qui regnoit en 1183. Pasquier dans ses recherches en fait mention, liv. 2, ch. 14, fol. 118, & en rapporte les circonstances, qui sont trop remarquables pour être passées sous silence.

Ce Prince recevant continuellement des plaintes du peu de soin qu'apportoient les Magistrats à réprimer la licence du pillage dans les naufrages, & ayant pris la résolution d'y remédier, s'en ouvrit en plein Sénat.

Alors il lui fut remontré » par quelques Sénateurs, premiers & principaux de la compagnie, que cette maladie avoit pris trait d'une si longue » ancienneté qu'elle étoit incurable, & que plusieurs Empereurs ses devanciers » y avoient voulu mettre la main; mais en vain, comme s'ils eussent écrit » leurs Edits sur les vagues » A quoi l'Empereur répondit sagement » qu'il » n'y avoit rien qui ne pût être réformé, de mal en bien, & de bien en » mieux par un Empereur, ni crime qui pût résister à son autorité; que si mes » prédécesseurs (ajouta-t'il) n'ont pu parvenir à chef de cet œuvre, il faut, » de deux choses l'une, ou que légèrement ils eussent entrepris cette querelle, ou bien passé par connivence, se contentant de payer les navigateurs » de quelque belle hypocrisie.

Telle est la traduction que donne Pasquier de la réponse de cet Empereur, qui est tout autrement énergique en latin. On la trouve dans Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 1^o. cap. 7^o. n. 14, fol. 82, 83: la voici.

Nihil est quin ab Imperatoribus emendari queat, nec ullum peccatum est quod vires eorum superet. Superiores autem imperatores, aut rem stultè sunt aggressi,

aut se dolore injuriis simularunt: non enim inutilibus litteris sed ense coercere hoc malum debuissent, quod pravos mores non corrigendo confirmarunt.

Loccenius se contente d'ajouter que l'Empereur prononça de rigoureuses peines, non seulement contre ceux qui seroient convaincus de pillage dans les naufrages, mais encore contre ceux qui pouvant l'empêcher, ne s'y seroient pas opposés.

Mais Pasquier entrant dans le détail, observe que l'Edit de l'Empereur fut vérifié en plein Senat, » portant expresse inhibitions & défenses d'user de là » en avant de pareilles pilleries sur les vaisseaux submergés, à peine d'être » pendu & étranglé au plus haut mât, & s'il n'y en avoit point, au plus » haut d'un arbre qui seroit pris en la plus prochaine Forêt & mis sur l'orée » de la mer, afin que par ce spectacle chacun se tint assuré de quelle façon » il devoit se comporter en tel cas; & au surplus que ceux qui auront des » maisons plus proches & voisines de la mer seroient responsables des délits, » ors qu'ils n'y eussent consenti, sauf leur recours contre les délinquans.

L'Auteur ajoute que l'Empereur ayant fait connoître par ce discours & par son air sévère qu'il tiendrait la main à l'exécution de son Edit, les Sénateurs qui favoient d'ailleurs combien il étoit ferme dans ses résolutions, » ne firent » instance au contraire, ores que, pour être par leurs maisons de plaisir proches de la mer, ils eussent par aventure part à ces butins; toutefois l'Edit » ayant été publié ils l'envoyèrent diversément aux Juges des lieux, afin que » nul n'en pût prétendre cause d'ignorance, & qu'il fût bien & dûment entrete- » trevenu; de manière que par ce moyen se logea la tranquillité dedans la mer » au milieu de la tempête.

La fureur du pillage n'ayant pas moins continué dans la suite, & par sa généralité étant devenue comme un mal épidémique; il est évident que l'Edit salutaire de cet Empereur, digne en cette partie des plus grands éloges, cessa d'être exécuté après sa mort qui ne tarda pas. Eh! le moyen qu'il en fût autrement, puisque les Sénateurs, eux-mêmes, qui ne s'y étoient soumis que par crainte, étoient assez lâches pour prendre part à la dépouille des malheureux naufragés!

Faut-il s'étonner après cela qu'en France les Seigneurs voisins des côtes maritimes, après avoir participé au pillage des vaisseaux naufragés, comme particuliers, s'en fussent fait peu à peu un droit exclusif, & comme un privilège attaché à leurs Seigneuries, par l'autorité en quelque sorte despotique qu'ils avoient acquise sur leurs sujets ou tenanciers.

En vain pour faire cesser un désordre si universellement répandu, le Concile de Latran tenu en 1179, sous Alexandre III. avoit-il frappé de l'anathème de l'excommunication, ceux qui s'en rendroient coupables, excommunication renouvelée par la Bulle *Cæna Domini*, au rapport de Seldenus *mare clausum lib. 1^o. cap. 22, fol. 177*; il falloit quelque chose de plus que les foudres de l'Eglise, armes presque toujours impuissantes pour rétablir l'ordre de la justice; c'est-à-dire, qu'il auroit fallu que l'autorité des loix fût venue à l'appui; & nos Rois qui non seulement avoient alors peu de possessions voisines de la mer, mais encore qui n'étoient pas en termes de s'y faire obéir par leurs Vassaux, auroient entrepris inutilement de réprimer ce qu'ils n'étoient pas en état de punir.

On ne doit point chercher d'autre cause du silence de nos anciennes loix sur ce sujet : il falloit bien que St. Louis se trouvât dans ces circonstances, puisqu'au lieu de sévir par quelque Ordonnance contre le pillage dans les naufrages, il préféra, à la réquisition des Bordelois & des Rochellois, selon Cleirac, pag. 95 & 543, & à la supplication de tout le pays, selon Pierre Garcie, dit Ferrande, dans son grand Routier & Pilotage de l'an 1483, de composer en 1231, avec Pierre de Dreux, dit Maucler, Duc de Bretagne, & de l'engager à renoncer au droit de naufrage qu'il exerçoit à la rigueur, à condition que les navigateurs prendroient de lui des brefs ou brieux, appelés les uns de sauveté, les autres de *conduite & de victuailles*.

A peu près dans le même temp parurent ces fameux jugemens d'Oleron, (voyez la préface. Mais ils doivent être d'une date beaucoup plus ancienne,) puisque l'opinion commune les attribue à la Princesse Eléonor ou Aliénor, Duchesse d'Aquitaine, & à Richard son fils; Réglemens faits uniquement pour la navigation le long des côtes de Guienne, du Poitou & de la Normandie, mais qui dans la suite furent si estimés & respectés, qu'on les prit généralement pour regle de décision.

Or dans ces jugemens d'Oleron, on trouve plusieurs articles qui ont des dispositions aussi curieuses que singulieres sur le fait des naufrages. Les principales seront rapportées sur les articles 2 & 4 ci-après; ici il doit suffire de remarquer, que le brigandage dans les naufrages n'étoit pas le même par-tout. En quelques endroits on étoit assez inhumains pour assommer les naufragés, afin qu'il n'y eût aucun obstacle au pillage, même d'attirer les navires dans les écueils pour les faire périr. En d'autres endroits on se bornoit au pillage; & en d'autres encore, par un reste d'humanité, on laissoit aux naufragés une petite partie de leurs effets, comme le tiers ou le quart, le surplus étant partagé entre le Seigneur du lieu, & ceux qui avoient sauvé les effets.

C'est ce qui résulte des art. 25, 26 & 31, qui prononcent des peines très-rigoureuses contre les coupables, outre celle de l'excommunication, relative sans doute à celle portée par le Concile de Latran dont il a été parlé. Du reste, il fut ordonné art. 29, conformément à la droite raison & à l'équité, de fournir les secours convenables à ceux qui auront le malheur de faire naufrage & de leur abandonner tous leurs effets sans en rien retenir, & sans exiger d'eux autre chose que les frais de sauvement, tels qu'ils seroient réglés par justice; le tout sur peine contre les transgresseurs, d'être *excommuniés de l'Eglise, & d'être punis comme larrons*.

Par l'art. 30, il fut aussi très-sagement ordonné, qu'en cas de naufrage, où l'équipage auroit péri, le Seigneur feroit travailler ses gens au sauvement des effets & les mettroit en sûreté pour les rendre aux propriétaires qui les réclameroient dans l'an, à la déduction des frais de sauvement; mais ce qui est bien singulier, c'est d'y voir ajouté qu'à défaut de réclamation, le Seigneur seroit tenu d'employer le prix de la vente des effets, en œuvres pies, comme *distribuer aux pauvres, marier pauvres filles, &c. selon raison & conscience*, sans en retenir *quart ni part*, sur peine d'encourir la *malédiction de notre Mere Sainte Eglise & peines susdites*.

C'étoit assurément passer le but & mettre à une trop rude épreuve la vertu des Seigneurs, que de leur enjoindre d'appliquer à des œuvres pies ce qui

restitoit du produit des effets naufragés, après les frais de sauvement payés. Une pareille loi n'étoit pas faite pour être observée, elle exigeoit trop de perfection; mais quoi! le fisc n'osoit-il donc pas encore révéndiquer cet excédant non réclamé, comme lui étant dévolu à titre de souveraineté.

Le problème, si c'en étoit un, ne demeura pas long-temps sans être résolu, & l'on n'eut pas non plus long-temps des reproches à se faire sur l'infraction de cette loi trop gênante, par le désintéressement absolu qu'elle exigeoit.

Henri III. Roi d'Angleterre, Duc de Normandie, d'Aquitaine, & Comte de Poitou & d'Anjou, y pourvut par son Edit de l'année 1226, la vingtième de son regne.

Cet Edit que Cleirac rapporte sur l'art. 26 des Jugemens d'Oleron, pag. 97, a aussi sa singularité. Il est dit qu'en cas de naufrage sur les côtes de la mer d'Angleterre, de Poitou, de l'île d'Oleron ou de Gascogne, si quelque homme du navire échappe & gagne la terre, les débris du navire & tous les effets en dépendans, seront remis à ceux à qui ils appartenoient, affranchis de tous droits de naufrage & de rivage; car c'est ainsi, selon moi, qu'il faut entendre ces mots, *& eis non depereant nomine ejecti*.

Il est dit ensuite que tout l'équipage ayant péri, si quelque animal échappe au naufrage, ou s'il en est trouvé un en vie dans le navire, alors les officiers du Roi ou des Seigneurs du lieu, s'empareront des effets naufragés & les mettront sous la garde de quatre personnes de probité & solvables, pendant trois mois, pour être restitués à ceux qui les réclameront dans ce terme de trois mois, & qui prouveront leur droit de propriété; & qu'à défaut de réclamation dans les trois mois, les effets seront acquis au fisc royal, *nomine ejecti*, ou à celui qui se trouvera fondé en droit de naufrage.

Enfin il est ajouté que si tout périt dans le naufrage, hommes & bêtes, les effets sauvés appartiendront alors & sans délai au fisc ou autre ayant pareillement droit de naufrage; ce qui ne doit s'entendre qu'en vertu d'une concession du Souverain.

Dans ces distinctions tout-à-fait extraordinaires, on ne trouve qu'une justice incomplète. Les deux premières contenoient bien une dérogation à l'ancienne coutume observée dans les naufrages; mais le délai pour la réclamation n'étoit que de trois mois, au lieu d'un an que les jugemens d'Oleron accordoient conformément au droit commun.

D'un autre côté nul délai pour réclamer dans le dernier cas, ce qui étoit contre toute justice.

Au surplus, nulle obligation d'employer en œuvres pies le produit des effets naufragés à défaut de réclamation, comme l'ordonnoient ces mêmes jugemens d'Oleron, ce qui étoit une bizarrerie pour vouloir trop donner à la perfection évangélique; & enfin c'étoit faire rentrer la souveraineté dans ses droits, que d'attribuer au fisc les effets naufragés, à l'exclusion de ceux qui ne justifieroient pas par titres qu'ils étoient fondés en droit de naufrage.

Sans doute que cet Edit d'Henri III. Roi d'Angleterre, malgré ses distinctions singulières, eut son exécution encore long-temps après, puisque dans le Traité de paix & de commerce conclu entre Henri VII. & Philippe, Archiduc d'Autriche, Duc de Bourgogne, &c. le 14 Février 1495, il y fut dérogé, ch.

24, en tant qu'il y fut stipulé qu'en cas de naufrage, les débris & les effets ne seroient point sujets à confiscation, quoiqu'il ne fût échappé de naufrage ni homme ni bête; *licet in ipsa navì non remaneat vir, mulier, puer, cattus, canis vel gallus vivens*; mais qu'ils seroient sauvés & recueillis par les soins des officiers des parties contractantes, & mis sous bonne garde pendant un an & jour, pour être rendus à ceux qui, se présentant dans ledit temps, prouveroient que les effets leur appartenoient, en payant seulement les frais de sauvement & de garde, suivant qu'ils seroient réglés convenablement.

Un Règlement aussi sage & aussi judicieux étoit moins une convention particulière entre deux Souverains, qu'une déclaration du droit commun qui devoit être observée à ce sujet chez toutes les nations.

C'est aussi la règle que suivit François I. dans les articles 11 & 12 de son Ordonnance du mois de Février 1543, qui est la première que nous ayons sur cette matière, en ordonnant au surplus qu'à défaut de réclamation dans l'an & jour, un tiers de ce qui auroit été tiré de mer à terre ou du fond de la mer, appartiendroit à ceux qui les auroient sauvés, un tiers à l'Amiral, & le dernier tiers au Roi ou aux Seigneurs auxquels il auroit cédé son droit.

Mais il plut à la Cour de Parlement, par son Arrêt de vérification du 10 Mars de la même année, de modifier l'art. 12 concernant les effets sauvés en mer ou tirés du fond de la mer; & en conséquence, non seulement de limiter à deux mois le temps de la réclamation, mais encore d'ordonner que, malgré la réclamation, le tiers des effets demeureroit acquis à ceux qui les auroient sauvés.

Par rapport à cette seconde disposition, il n'y avoit rien à dire, en supposant toutefois des effets trouvés en pleine mer ou tirés du fond de la mer, sans suite de la part des propriétaires, comme il sera observé sur l'art. 27 ci-après; mais pour la première, il y avoit de l'injustice à abréger le temps de la réclamation; & néanmoins elle fut adoptée par l'art. 21 de l'Ordonnance de 1584, ce qui a enfin été corrigé par la présente Ordonnance, tant dans l'article 27 qui vient d'être énoncé, que dans les 24 & 26, d'après l'art. 447 de l'Ordonnance de 1629.

Avant l'Ordonnance de 1543, il y a apparence que, malgré les jugemens d'Oleron & les premières notions de la raison & de l'équité, les réclameurs des effets naufragés sur nos côtes obtenoient difficilement justice. Ce qui le fait penser de la sorte, & en même temps que cette Ordonnance n'avoit pas encore eu l'autorité de subjuguier les esprits; c'est non seulement la note de Dumoulin, sur le traité de Jean Ferrault *de juribus & privilegiis Regni Franciæ, part. 4, styli Parlamenti, §. 11*, sur le mot *fractura*, où après avoir dit que le droit divin, le droit naturel & le droit civil défendent également de s'approprier les biens de ceux qui font naufrage, & qu'il n'y a que le Prince qui ait droit de les recueillir pour les conserver & les rendre aux propriétaires, il ajoute *sed hodie impii almiti, sibi applicant & sæpe de fidelibus subditis (eos crudeliter trucidando) impias prædas agunt*, mais encore la réponse que fit Anne de Montmorenci, Connétable, aux Ambassadeurs de l'Empereur qui réclamoient auprès d'Henri II. deux navires échoués sur une des côtes de France.

Cette réponse fut, selon Bodin, *de repub. lib. 1^o. cap. ultimo*, qu'il étoit

d'usage chez toutes les nations, que tout ce qui étoit jetté par la mer à la côte appartenoit de plein droit au Souverain. Sur quoi Loccenius, *de jure maritimo*, cap. 7, n. 7, dit *in eo magis causæ quam vero servivit; verum quidem est, aliquot gentium instituto, sit observatum fuisse, non autem ab omnibus.*

Bodin, à la suite de la réponse du Connétable de Montmorenci, ajoute, qu'elle prévalut de manière, que André Doria ne crut pas devoir réclamer des vaisseaux qui avoient ensuite fait naufrage sur les côtes de France. *Et ita jus invaluit ut ne Andreas quidem Doria quæstus sit de navibus in littore celtico ejectis & à præfecto classis Gallia direptis.*

Cependant la réponse du Connétable étoit juste, en ce qu'elle attribuoit au Souverain le droit de naufrage à l'exclusion de tous autres; mais il en faisoit une mauvaise application, en ce qu'il excluait les propriétaires du droit de réclamer les effets échoués ou naufragés. Car, quelque accréditée que fût l'ancienne coutume dont il exceptoit, elle n'en étoit pas moins injuste, au sentiment de tous les Auteurs qui en ont parlé. Outre Vinnius sur Peckius, *in tit. cod. de naufragiis*, fol. 391; & Dumoulin, qui, comme il vient d'être observé, l'a trouvée contraire au droit divin, au droit naturel & au droit civil; Loccenius, entr'autres, *loc. cit.* n. 9, l'a traitée de barbare après Seldenus, *mare clausum* 1^o. c. 25, & Grotius *de jure belli & pacis*. *Ab ipsa tamen humanitate*, dit-il, & *æquitate abhorret*. Nonne, ajoute-t-il, *inhumanum & iniquum est calamitosos, absque suo facto re suâ privari & fiscum ex alieno dispendio suum querere compendium?* Unde qui cum humanitate aliquod commercium habent, hunc morem ut plane barbarum atque injustum passim damnant.

Il observe ensuite, fol. 76, qu'en conformité des Loix Romaines & de l'équité naturelle, Sigismond, Roi de Pologne, rendit une Ordonnance l'an 1598, qui obligeoit de restituer les choses naufragées à ceux à qui elles appartenoient avant le naufrage; mais c'étoit avoir attendu bien tard. Il ajoute pour tant que la Chambre Impériale avoit plusieurs fois décidé la même chose.

Cependant il y a encore en Allemagne des pays où la coutume de confisquer les biens naufragés n'est point abolie. Il y a même des endroits où les Ministres Prédicateurs ne font pas difficulté de prier Dieu en chaire qu'il se fasse bien des naufrages sur leurs côtes. Et ces prières, Thomasius a entrepris sérieusement de les justifier; mais par des raisons si singulières, qu'elles ne valaient pas la peine que Barbeyrac a prise de les réfuter. V. la note sur Pufendorff, *Traité du droit de la nature & des gens*, tom. 2, liv. 4, chap. 13, §. 4, pag. 381, édition de Londres 1740.

On ne sauroit dire en quel temps ce droit de réclamer, qui est de toute justice, a été généralement reconnu & autorisé en France dans la pratique. Tout ce qu'on peut conjecturer, c'est qu'il n'a plus été disputé depuis l'Ordonnance du mois de Mars 1584; à quoi n'a pas peu contribué la disposition des Edits des 12 Février 1576 & 2 Août 1582, & l'art. 22 de ladite Ordonnance de 1584, portant attribution de juridiction aux Officiers de l'Amirauté, avec droit de connoître des naufrages & de tous procès & différens mûs & à mouvoir à cette occasion, privativement à tous autres Juges.

D'ailleurs l'autorité royale s'étant affermie depuis ce temps-là, de manière que le Gouvernement se trouvoit en état de réprimer tous ceux des Seigneurs qui prétendoient encore se maintenir dans la possession des droits d'Amirauté, de naufrage & de rivage qu'ils avoient usurpés; c'étoit lever le

plus grand obstacle qui s'opposoit au retour du droit des réclamateurs, que d'accoutumer les Seigneurs & les peuples à penser, qu'à défaut de réclamation des effets naufragés, le produit en étoit dévolu au Roi à raison de sa Souveraineté, comme il sera montré dans la suite sur l'art. 26.

Mais il étoit réservé à Louis XIV de mettre la dernière main à ce grand ouvrage, & il falloit que le respect qu'on ne pouvoit refuser à l'équité de ses loix en général & la crainte d'encourir son indignation, achevassent ce que les seules lumières naturelles & la voix de la justice auroient dû pleinement opérer, & qu'elles n'avoient pu néanmoins que foiblement ébaucher.

Ce grand Prince ne pouvoit mieux s'y prendre, qu'en commençant par déclarer dans l'article qui suit, qu'il mettoit sous sa protection & sauve-garde, tous les vaisseaux, leurs équipages & chargemens qui seroient jettés par la tempête sur les côtes du Royaume, ou qui autrement y auroient échoué, & généralement tout ce qui seroit échappé du naufrage.

Il y a là en effet un air de grandeur, de noblesse & d'autorité qui rend encore plus respectable le motif de la loi. Le pillage dans les naufrages n'est plus défendu simplement comme une injustice, comme un vol, comme un crime qui rompt les liens de correspondance que la providence a voulu établir entre les hommes, il l'est encore comme un acte qui mérite la qualification de crime de léze-Majesté, puisque le coupable s'approprie, au mépris de la puissance publique, ce que le Souverain a mis spécialement sous sa protection & sauve-garde.

ARTICLE PREMIER.

DEclarons que nous avons mis & mettons sous notre protection & sauve-garde, les vaisseaux, leurs équipages & chargemens qui auront été jettés par la tempête sur les côtes de notre Royaume, ou qui autrement y auront échoué, & généralement tout ce qui sera échappé du naufrage.

IL n'y a point ici de distinction à faire entre les sujets du Roi, ses amis ou alliés, & ses ennemis, même les pirates; tout est également sous la protection du Roi; hommes & biens sont indistinctement mis sous sa sauve-garde. Ainsi le Commentateur qui du reste n'a fait que copier Cleirac sur le 26e. art. des Jugemens d'Oleron, pag. 95, s'est étrangement mépris, lorsqu'il dit, en finissant, que l'ancien droit de naufrage a toujours lieu contre les ennemis de l'Etat & des pirates, & qu'il est même permis de les spolier.

Il est vrai que par l'art. 47 des Jugemens d'Oleron, conforme en cette partie à la loi 18, cod. *de furtis*, chacun étoit autorisé à piller les pirates & les ennemis de la foi catholique: mais dans un Royaume aussi policé que celui de France, une pareille disposition ne pouvoit pas être adoptée, quelque juste & raisonnable qu'elle ait paru à Cleirac.

D'ailleurs le Commentateur n'avoit qu'à jeter les yeux sur l'art. 18 ci-après pour revenir de son erreur, puisqu'il y auroit vu qu'en cas d'échouement des

vaisseaux ennemis ou pirates , c'est aux Officiers de l'Amirauté qu'il est enjoint de s'assurer *des hommes, vaisseaux & marchandises*. Le pillage est donc aussi sévèrement défendu à leur égard , qu'à l'égard de tous autres qui ont le malheur de faire naufrage. Et de cela il y en a deux raisons sans réplique : l'une que les voies de fait étant prohibées , ce n'est point aux particuliers à se charger de la vindicte publique , indépendamment même des abus qui en pourroient résulter : l'autre que la perte des biens en pareil cas n'ayant lieu qu'à titre de confiscation , ce seroit un vol que les particuliers feroient au Souverain , à qui appartient essentiellement toute confiscation des biens des ennemis de l'Etat.

D'un autre côté , comme ce qui est trouvé au fond de la mer , sur les flots ou sur les grèves , n'est pas au premier occupant , qu'ainsi la réclamation peut en être faite , & qu'à défaut de réclamation les deux tiers en reviennent au Roi & à l'Amiral , à l'exception des ancres , il convenoit que la justice en demeurât saisie pour en faire la délivrance aux termes de droit. Et c'est ce qui a été prescrit par les articles 19 & 20 du présent titre , au moyen de quoi toute justice est gardée.

ARTICLE II.

ENjoignons à nos sujets de faire tout devoir pour secourir les personnes qu'ils verront dans le danger du naufrage. Voulons que ceux qui auront attenté à leurs vie & biens , soient punis de mort , sans qu'il leur puisse être accordé aucune grâce , laquelle dès-à-présent nous avons déclarée nulle , & défendons à tous Juges d'y avoir aucun égard.

PAR l'article précédent, tout navire naufragé ou échoué, françois ou étranger , ami ou ennemi , même corsaire ou pirate , étant mis sous la protection & sauve-garde du Roi , avec les gens de l'équipage & son chargement , il étoit de la suite que par celui-ci, il fût enjoint à ceux qui seroient à portée & en état de donner du secours aux personnes en danger de naufrage , de s'y employer de tout leur pouvoir , avec défenses d'attenter à leur vie & à leurs biens sur peine de mort , sans espoir de grâce ou rémission.

L'obligation de fournir les secours convenables en pareil cas , puisée dans les sentimens de la nature , indépendamment même de la charité chrétienne , avoit déjà été recommandée assez inutilement plusieurs fois. Elle fut encore expressément renouvelée dans les articles 25 , 29 & 30 des Jugemens d'Oleron , avec défenses d'enlever aux naufragés leurs biens & effets , sur peine , contre les transgresseurs , d'être *maudits & excommuniés de l'Eglise* , & d'être *punis comme larrons*.

A l'égard de ceux qui auroient la cruauté d'attenter à la vie de ces infortunés , suivant l'ancienne coutume barbare , les expressions de l'article 31 sont remarquables.

Mais il advient , est-il dit , qu'aucunes fois en beaucoup de lieux , qu'il y a des

gens inhumains, plus cruels & felons que les chiens & loups enragés, lesquels meurtissent & tuent les pauvres patients pour avoir leur argent, leurs vêtements & autres biens. Icelles manieres des gens, doit prendre le Seigneur du lieu & en faire justice & punition, tant en leurs corps qu'en leurs biens : & doivent être mis en la mer & plongés tant ils soient à demi morts, & puis les retirer dehors, & les lapider ou les assommer comme on feroit les loups ou les chiens enragés.

Par rapport aux Seigneurs qui, au lieu de réprimer pareils excès d'inhumanité, seroient assez scélérats pour y participer, sur-tout à la détestable manœuvre des pilotes pour faire périr les navires, l'art. 26, pour marquer tout de même l'horreur qu'on en doit concevoir, vouloit que *ledit Seigneur fût prins, & tous ses biens vendus & confisqués en œuvres pitoyables, pour faire restitution à ceux à qui il appartiendra, & doit être lié à une étape au milieu de sa maison ; & puis on doit mettre le feu aux quatre cornieres de sa maison, & faire tout brûler ; & les pierres des murailles jettées par terre ; & là faire place publique & le marché pour vendre les pourceaux à jamais perpétuellement.*

Il falloit que la fureur du pillage dans les naufrages fût encore alors bien grande, & peut-être dans toute sa fermentation, pour exiger qu'on en vint à de telles imprécations & à des remèdes aussi violens.

Ainsi la peine de mort prononcée par cet article, n'a rien de nouveau & d'extraordinaire ; elle avoit même déjà été ordonnée par l'Edit de l'Empereur Andronic, cité sur le présent titre : mais la distinction que font les Jugemens d'Oleron, entre ceux qui attentoient à la vie des naufragés, & ceux qui se contentoient de leur enlever leurs biens en tout ou partie, suivant laquelle distinction les premiers devoient être punis de mort & les autres comme larrons seulement, sert à déterminer sur qui doit tomber cette peine de mort portée par notre article. C'est-à-dire, que pour mériter le dernier supplice, il ne suffiroit pas d'avoir attenté aux biens des naufragés, il faudroit avoir attenté en même temps à leur vie ; de maniere que ce n'est que l'attentat à la vie qui doit être jugé digne de mort, sans égard aux lettres de grace ou de rémission que les coupables pourroient avoir obtenues.

La preuve au reste que c'est ainsi qu'il faut entendre le présent article, se tire des articles 5, 19 & 20 ci-après, en ce qu'ils assujettissent simplement à être punis comme receleurs, ceux qui ayant sauvés des effets naufragés auront manqué d'en faire leur déclaration aux Officiers de l'Amirauté dans 24 heures ; ce qui donne lieu de conclure que le simple vol d'effets naufragés ne mérite pas la mort, s'il n'est commis par les personnes désignées par l'art. 30 aussi ci-après, ou s'il n'est accompagné de violence, ou enfin s'il ne s'agit d'un pillage extraordinaire fait avec attroupement de dessein formé & avec complot.

Mais si la crainte des peines a rendu assez rare depuis long-temps ces exemples de barbarie qui dégradoient la religion & l'humanité tout ensemble, elle n'a pas de même ralenti l'ardeur du pillage dans ces tristes occasions. Il semble même qu'à mesure que les Seigneurs ont respecté la loi qui les privoit du droit de bris, comme d'un droit également injuste & usurpé, & qui leur défendoit de prendre aucune connoissance des naufrages, les habitans des côtes maritimes aient acquis plus de liberté de signaler dans ces cas malheureux leur penchant naturel à la rapine & au brigandage.

Ce qui cause l'effroi des navigateurs, est pour eux un sujet de joie. Au

premier choc d'une tempête ils abandonnent leurs travaux , pour roder jour & nuit sur les côtes ; non pour secourir , conformément à cet article , ceux qu'ils pourront voir en danger de périr au milieu des flots , mais pour s'emparer furtivement (& ce sont encore les moins coupables) des effets qu'ils trouveront sous leurs mains.

La loi qu'ils ne peuvent ignorer les avertit inutilement que ces effets ne sont pas à eux ; ils ne la regardent que comme une injuste contrainte , dont l'objet est de les priver de ce que leur bonne fortune leur offre ; & leur illusion est telle sur ce point , qu'il ne leur vient pas le moindre scrupule sur cette sorte de rapine , quoiqu'ils la condamnent hautement par-tout ailleurs.

A la vue d'un désordre aussi universellement répandu , on s'est plaint quelquefois que les Officiers de l'Amirauté n'usent pas avec assez d'exactitude des moyens prescrits par les Ordonnances pour le réprimer ; mais ceux qui leur ont fait ces reproches , n'ont pas fait attention à la difficulté des preuves , à raison de la multitude des coupables , ni à la distinction des différentes espèces de prévarications. Ils ignoroient aussi peut-être que des informations commencées , accompagnées de visites dans les maisons des particuliers les plus suspects , & de menaces de faire publier des monitoires , opéroient plus de restitutions d'effets soustraits , que des procédures équivoques poussées à toute rigueur. En un mot , s'ils les connoissoient mieux , ils leur feroient la justice d'être persuadés qu'ils font tout ce qui dépend d'eux pour prévenir les pillages , en arrêter les suites , & pour faire réunir à la masse des effets sauvés , ceux qui peuvent avoir été détournés.

A R T I C L E I I I .

LES Seigneurs & Habitans des paroisses voisines de la mer , incontinent après les naufrages & échouemens arrivés le long de leurs territoires , seront tenus d'en avertir les Officiers de l'Amirauté dans le détroit de laquelle les paroisses se trouveront assises ; & à cet effet commettront au commencement de chacune année , une ou plusieurs personnes pour y veiller , à peine de répondre du pillage qui pourroit arriver.

LES Seigneurs haut-justiciers des paroisses voisines de la mer , s'étant autrefois attribué les droits de rivages , bris & naufrages ; & plusieurs d'entre eux souffrant encore impatiemment de s'en voir privés , quoiqu'ils n'en eussent joui que par usurpation sur le domaine de la Couronne , c'étoit peut-être trop exiger d'eux qu'ils avertissent les Officiers de l'Amirauté des naufrages ou échouemens arrivés le long de leurs territoires ; cependant , & ceci fait l'éloge de leur amour pour la justice , aussi-bien que de leur soumission aux ordres du Roi , si ce n'est pas précisément par eux que les officiers de l'Amirauté reçoivent pour l'ordinaire le premier avis de ces tristes événemens , c'est presque toujours par leurs soins que quantité d'effets sont sauvés du pillage avant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté.

A l'égard de l'injonction qui leur est faite & aux habitans de ces paroisses, de commettre au commencement de chaque année une ou plusieurs personnes pour veiller aux naufrages, à peine de répondre du pillage qui pourroit arriver, ce que le Commentateur déclare mal-à-propos être conforme à la disposition de la Coutume de Normandie, art. 597 & 598, puisqu'ils n'en disent rien; c'est une obligation dont le non-usage les a dispensés, & je ne sai même si dans la pratique ils y ont jamais été assujettis.

Cependant le vœu de l'Ordonnance en cette partie n'a pas été négligé pour cela; & c'est pour y satisfaire d'une manière plus efficace peut-être, que les Officiers de l'Amirauté font depuis long-temps dans l'usage d'établir des personnes de confiance qu'ils chargent du soin de veiller aux naufrages & à tout ce qui se passe sur les côtes, avec ordre, chacun dans son district, de leur donner avis de tout ce qui y arrivera d'intéressant.

Ces surveillans, appelés gardes-côtes pour l'Amirauté, sont établis de distance en distance sur les côtes pour y faire la garde nuit & jour. A cet effet, les Officiers de l'Amirauté leur donnent des commissions de l'aveu de M. l'Amiral dont ils portent la bandoulière.

Si cet emploi n'étoit pas aussi rebutant qu'il l'est pour ceux qui l'exercent, par les fatigues qu'il exige, sans autre rétribution que celle du salaire de leurs journées, lorsque les effets qu'ils sauvent ou font sauver à la côte suffisent pour le paiement des frais, & à raison des reproches & des injures qu'ils essuyent continuellement de la part de ceux qui ont le plus d'inclination pour le pillage, il pourroit être recherché par les habitans les plus aisés des paroisses maritimes, qui alors seroient revêtus de commission de M. l'Amiral.

A leur défaut les Officiers de l'Amirauté sont réduits à choisir dans le second ordre, ceux sur la fidélité & l'exactitude desquels ils croient pouvoir le plus compter; & cependant jusqu'ici dans cette Amirauté, il ne paroît pas qu'ils se soient trompés dans leur choix, de manière à se voir obligés de révoquer aucune de leurs commissions, quelque attention qu'ils aient à écouter les plaintes qui leur sont portées contre ces gardes-côtes.

Mais ce sont ces plaintes mêmes, quoique mal fondées presque toujours, ou exagérées, qui servent à les contenir dans leur devoir. Et comment se pourroit-il qu'ils ne fussent pas odieux au plus grand nombre, puisque leurs fonctions sont, non seulement de mettre sous la main du Roi & de la Justice tous les effets & les débris qui arrivent à la côte, avec pouvoir de se faire remettre ceux qui auront été sauvés & recelés par les habitans des lieux, mais encore de veiller à ce que les écluses & bouchots soient tenus dans les règles prescrites par l'Ordonnance, & à ce que la pêche ne se fasse qu'avec les filets permis.

Reste de savoir si, sur ces divers objets, au lieu des plaintes qui sont formées contr'eux, ils ne mériteroient pas mieux le reproche d'user de trop d'indulgence ou de faire acception des personnes; & c'est ce que les Officiers de l'Amirauté ne peuvent guère vérifier, même lors des visites qu'ils font sur les côtes pour y maintenir la police, à l'occasion des parcs & pêcheries & des filets de pêche. Il est des abus qui trompent la vigilance la plus exacte des Magistrats préposés pour les réprimer.

ARTICLE IV.

Seront en outre tenus , en attendant l'arrivée des Officiers , de travailler incessamment à sauver les effets provenans des naufrages & échouemens ; & d'en empêcher le pillage , à peine aussi de répondre en leurs noms de toutes pertes & dommages , dont ils ne pourront être déchargés qu'en représentant les coupables , ou en les indiquant & produisant des témoins à justice.

Il est encore ici question des Seigneurs , aussi-bien que des habitans leurs tenanciers : l'injonction de travailler , en attendant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté , à sauver les effets naufragés & à en empêcher le pillage , leur est commune ; ce qui est conforme aux articles 29 & 30 des Jugemens d'Oleron. Il est vrai qu'alors chaque Seigneur avoit à sa garde ou consignation , les effets qu'il faisoit sauver ; mais cette circonstance est indifférente , parce que dans tous les cas il lui étoit défendu d'en retenir aucune portion , sur peine d'encourir la malédiction de notre Mere Sainte Eglise , & d'être traités comme *larrons* , sans avoir remission jusqu'à satisfaction. L'art. 46 ajoutoit que si les contrevenans étoient *Evêques* , ou *Prélats* , ou *Clercs* , ils devoient être déposés de leurs offices & privés de leurs bénéfices.

Ce n'est donc pas par simple devoir de charité que les Seigneurs , en conséquence de cet article , sont obligés d'employer leur autorité sur leurs tenanciers & autres habitans à empêcher le pillage , & leur zele à faire punir les coupables en les indiquant à Justice , avec les témoins qui pourront déposer contr'eux. C'est une obligation qui leur est imposée ; sur peine de répondre des pertes & dommages résultans du pillage , conformément à l'Edit de l'Empereur Andronic , rapporté ci-dessus , à la loi 7 , ff. de incendio , ruina , naufragio , & au préjugé cité par Berault , sur l'art. 598 de la Coutume de Normandie , dont il sera fait mention ci-après , sur l'art. 38. De sorte que , s'il s'agissoit d'un pillage extraordinaire , fait pour ainsi dire sous leurs yeux , pouvant l'empêcher , il y auroit lieu de les impliquer , comme complices ou réputés tels , dans l'information qui seroit faite à ce sujet , ou en tout cas de les rendre responsables des dommages & intérêts , faute par eux de dénoncer les coupables & de produire des témoins contr'eux , aux termes de cet article. Mais , comme il a été observé sur l'article précédent , il n'y a en général qu'à se louer de la conduite qu'ils tiennent dans ces occasions.

Il n'en est pas de même à beaucoup près de celle des habitans ; non qu'ils manquent d'ardeur pour accourir aux naufrages avant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté , mais c'est qu'ils n'y viennent presque tous que dans le dessein de piller , profitant du trouble inséparable de ces sortes de désastres. S'ils rencontrent des ballots ou des caisses de marchadises , ils les ouvrent pour en tirer ce qui peut s'emporter facilement ; ou si ce sont des barriques de vin ou d'eau-de-vie , ils les défoncent pour boire jusqu'à ce que , perdant les forces avec tout usage de raison , ils ne puissent plus exécuter la résolution qu'ils avoient prise d'abord d'emporter de la liqueur tout ce qu'ils pourroient chez eux.

Ce

Ce sont là les naufrages où il se commet le plus de désordres, malgré l'attention des garde-côtes, des seigneurs & des bons bourgeois des lieux. Les Officiers de l'Amirauté ont même été insultés quelquefois, dans l'acès d'ivresse de la canaille, jusqu'à être obligés de se retirer pour ne pas s'exposer aux suites de la sédition. Il y en a des exemples mémorables dans cette Amirauté, par la punition des principaux coupables.

Tel est le secours que l'on retire ordinairement de ces hommes si ardens à courir aux naufrages, sous prétexte que l'Ordonnance leur en fait un devoir; & c'est pour y remédier autant qu'il étoit possible, que les Officiers de l'Amirauté, d'un côté, ont augmenté en différens temps le nombre des garde-côtes, avec ordre de s'entraider au besoin & que d'un autre côté, ils ont réglé que nul ne seroit reconnu pour avoir travaillé au sauvement des débris, à l'effet d'être payé en cette qualité, qu'il n'en eût pris l'aveu du garde-côte, ou qu'il ne lui eût fait la déclaration & représentation de ce qu'il auroit sauvé.

Au moyen de ces précautions le pillage est devenu beaucoup moins commun, & c'est tout ce qu'on pouvoit s'en promettre. Du côté des preuves, la difficulté est toujours restée la même, ce gens-là n'étant pas d'humeur de se déclarer les uns & les autres.

C'est vraisemblablement à cause que le pillage est si fréquent dans les naufrages, que par une loi de Zélande, rapportée par Peckius, *ad rem nauticam*, fol. 353 & 354, il étoit défendu à quiconque, sur peine de la vie, de courir aux naufrages; & d'entreprendre de sauver des effets sans la permission du Magistrat, ou des personnes par lui proposées. Mais ces défenses avoient cet inconvénient fâcheux qu'elles privoient les malheureux des secours qu'ils ne sauroient recevoir trop promptement dans ces occasions; & ce sont ces secours salutaires que notre Ordonnance a voulu leur procurer, au même temps qu'elle a pris contre le pillage toutes les précautions qu'elle pouvoit prendre.

ARTICLE V.

Faisons défenses aux particuliers employés au sauvement, & à tous autres, de porter dans leurs maisons, ni ailleurs qu'aux lieux à cet effet destinés, sur les dunes, grèves ou falaises, & de recéler aucune portion des biens ou marchandises des vaisseaux échoués ou naufragés; comme aussi de rompre les coffres, ouvrir les ballots, & couper les cordages ou mâtures, à peine de restitution du quadruple & de punition corporelle.

Ces défenses regardent aussi-bien ceux qui travaillent sans ordre au sauvement des effets, que ceux qui y sont employés par ordre des garde-côtes ou des Officiers de l'Amirauté. De manière ou d'autre, en cas de naufrage ou échouement; il ne leur est pas permis de porter les effets dans leurs maisons. Il faut qu'ils les portent aux lieux indiqués, sur les dunes, grèves ou

salaises; & supposé qu'il n'y ait encore aucun lieu indiqué pour les dépôts; ils doivent, après les avoir tiré à terre, & les avoir mis hors de la portée du flot, en donner avis à celui qui, le plus près de l'endroit, à la direction des travaux, afin qu'il en fasse faire le transport où il convient.

Il leur est pareillement défendu de recéler aucune portion des effets naufragés; & ils seront coupables de recélé, s'ils sont convaincus, non seulement d'en avoir porté dans leurs maisons, mais encore d'en avoir mis dans quelque endroit écarté ou caché de la côte, & à plus forte raison d'en avoir enfoui dans le sable.

Indépendamment même d'aucune de ces circonstances, c'est assez, aux termes des art. 19 & 20 ci-après, pour être coupable de recélé, d'avoir manqué de déclarer dans vingt-quatre heures, aux Officiers de l'Amirauté, les effets qu'on a trouvé sur les flots, ou sur les grèves & rivage de la mer. Mais comme, dans ces articles, il est question d'effets sauvés hors le temps du naufrage, il n'est pas défendu, comme par celui-ci, à ceux qui les ont trouvés, de les porter chez eux, puisque d'un côté il ne peut pas y avoir de lieu indiqué pour les y transporter; & que d'un autre côté, ils doivent mettre ces effets en sûreté: ce qui ne peut guère s'entendre que dans leurs maisons, ou en quelque maison empruntée à cette fin. C'est ainsi, selon moi, qu'il faut concilier ces articles avec celui-ci, en observant qu'en cas de naufrage, le seul transport des effets dans la maison forme le recélé; au lieu que, hors le cas de naufrage, il n'y aura recélé qu'à défaut de déclaration dans les 24 heures.

Du reste, la peine de recélé sera la même, telle qu'elle est prononcée par cet article; c'est-à-dire, que le coupable sera sujet à la restitution du quadruple de la valeur des choses recélées, & à punition corporelle. Car, quoique cette peine suive immédiatement le délit résultant de la rupture des coffres, de l'ouverture des ballots, & de la coupe des cordages ou mâtures, tous actes bien plus criminels que le recélé; je ne doute pas néanmoins que la punition ne doive influencer sur tous les cas, sauf à aggraver la punition corporelle dans ceux désignés dans la dernière partie de l'article.

La peine du quadruple au reste est également prononcée par la loi 44, ff. de acquir. rerum dominio, & par les loix première & troisième, ff. de incend. rui. naufr. sans préjudice de plus grande punition, suivant les circonstances, aux termes de la loi 18, cod. de furtis; toutes lesquelles loix son tirées de celles des Rhodiens, art. 48, 50 & 51. On les trouve à la tête du Commentaire de Peckius & Vinnius, de re nautica.

Sur tout ceci on peut voir aussi les loix 2, 4 & 5, ff. eod. tit. de incendio. De ces loix combinées avec la première & la troisième, il résulte, 1°. que, pour être sujet à la peine du quadruple & à la punition corporelle tout ensemble, il faut qu'on ait volé, *in ipsa naufragii trepicatione, in tempore & loco naufragii*. Alors que ce soit en mer ou sur le rivage, c'est la même chose. *Si in ipso naufragii tempore id acciderit; nihil inter est, utrum ex ipso mari quisque rapiat, an ex naufragiis, an ex littore. Dicta leg. 5.*

2°. Que si quelque temps après le naufrage on enlève frauduleusement des effets sur le rivage, on n'est coupable alors que de simple vol.

3°. Enfin que les recéleurs sont punis comme les principaux coupables; c'est à-dire, de la peine du quadruple; & telle est aussi la disposition du Code des Wisigots lib. 7, tit. 2, lege 18.

ARTICLE VI.

INcontinent après l'avis reçu, les Officiers se transporteront au lieu du naufrage, feront travailler incessamment à sauver les effets, se saisiront des charte-parties, & autres papiers & enseignemens du vaisseau échoué, recevront les déclarations des maîtres, pilotes & autres personnes de l'équipage, dresseront procès-verbal de l'état du navire, feront inventaire des marchandises sauvées, les feront transporter & mettre en magasin ou lieu de sûreté, informeront des pillages, & feront le procès aux coupables, à peine d'interdiction de leurs charges, & de répondre en leurs noms de toutes pertes & dommages envers les intéressés.

Puisque c'est une obligation étroite de la part des Officiers de l'Amirauté de se transporter au lieu du naufrage, aussi-tôt après l'avis qu'ils en ont reçu, & que l'expérience prouve assez que leur arrivée fait ordinairement cesser tout désordre & tout pillage; pourquoi dans ces fâcheux accidens, les armateurs & les capitaines, au lieu de souhaiter leur présence, la redoutent-ils en général? C'est que, à la honte de la Magistrature, il s'est trouvé des officiers d'Amirauté qui ont tenu une conduite plus qu'équivoque en pareilles circonstances, sans parler des pertes considérables qu'ils ont causées par imprudence, & des frais exorbitans qu'ils ont faits, avec une affectation qui ne permettoit pas de douter que leur vue ne fût de multiplier leurs vacations.

Il n'a fallu que peu d'exemples de cette nature pour prévenir les esprits contre tous les Officiers d'Amirauté indistinctement, par rapport à ces sortes d'opérations. Il en est néanmoins qui les éviteroient, si le devoir le leur permettoit, loin de les souhaiter, pour avoir occasion de faire des gains illicites.

Inutilement les Officiers d'Amirauté iroient-ils aux naufrages, s'ils ne faisoient travailler incessamment & sans perte de temps, à sauver les effets. Du reste, ils manqueroient tout de même à leurs obligations, s'ils négligeoient de faire ce qui leur est prescrit de plus par cet article: le texte en est clair, & n'a pas besoin de commentaire. Ce qu'il y a à observer seulement, c'est que les déclarations qu'ils doivent prendre du maître, du pilote & autres personnes de l'équipage, dont l'objet est de découvrir la cause du naufrage ou de l'échouement, tiennent lieu de celle que sans cela le maître ou son représentant seroit tenu de faire au Greffe de l'Amirauté. Il n'y a d'exception à cela que pour les naufrages qui arrivent en des endroits où le mauvais temps ou quelqu'autres circonstances ne permettent pas aux Officiers de se transporter. Comme ce sont alors les commis-greffiers qui sont chargés par état de vaquer aux naufrages, & qu'ils n'ont pas le pouvoir de recevoir les grands rapports des capitaines, quelque déclaration que ceux-ci fassent devant eux dans ces occasions, ils sont obligés de les réitérer au Greffe de l'Amirauté.

Ffff ij

Mais si, pour cause d'indisposition, ou à raison des affaires extraordinaires de la Jurisdiction, le Juge ne pouvant se transporter au lieu du naufrage, commet quelque autre Officier, ou à son défaut un Licencié, pour faire ses fonctions; alors les déclarations du maître & des gens de l'équipage, faites devant ce commissaire, valent autant que si le Juge les recevoit en personne, sans qu'il soit besoin de les réitérer au Greffe.

A peine de répondre en leur nom, &c. La même peine avoit déjà été prononcée par Arrêt du 26 Avril 1561, rendu au Parlement de Rennes, remarqué par Duboisgelin, Traité des droits royaux, bris, &c.

Depuis le Règlement du 23 Août 1739, les Officiers de l'Amirauté, avant d'aller aux naufrages, sont obligés d'en donner avis aux Officiers des Clafses, au Trésorier des Invalides, & au Receveur de M. l'Amiral: mais c'est une formalité assez inutile, par rapport aux premiers, puisqu'ils n'y ont jamais assisté, non plus qu'aux ventes des effets, soit provisoires, soit définitives.

ARTICLE VII.

L Es voituriers, charretiers & mariniens, seront tenus de se transporter avec chevaux, harnois & bateaux, au lieu du naufrage, à la première sommation qui leur en sera faite de la part des Officiers de l'Amirauté, ou des intéressés au naufrage, à peine de vingt-cinq livres d'amende contre chacun des refusans.

D Ans ces circonstances aussi critiques, il en est comme dans un incendie: tout homme en état de donner du secours peut être commandé à cette fin, & il doit obéir sur peine d'amende, sur tout si c'est un homme de métier. Ainsi, non seulement les voituriers, les charretiers & les mariniens, dont parle cet article, sont sujets à prêter le secours convenable dans ces occasions; mais encore les laboureurs & tous autres artisans, sans qu'ils puissent s'en défendre, d'autant plutôt encore que leur travail ne restera pas sans salaire.

C'est donc à eux à obéir à la première sommation qui leur sera faite de la part des Officiers de l'Amirauté, sur peine de 25 liv. d'amende contre chacun des refusans. Le Commentateur observe que cette sommation doit être faite par écrit, par le ministère d'un huissier ou sergent de l'Amirauté, supposé qu'il y en ait un dans le moment sur le lieu: mais il se trompe de tout point.

1°. Les Officiers de l'Amirauté se font toujours accompagner d'un de leurs huissiers, lorsqu'ils vont aux naufrages, ou faire la visite des côtes, afin d'être en état de faire donner les assignations sur le champ devant eux, selon l'exigence des cas.

2°. Il seroit absurde que les sommations pour le travail fussent faites par écrit; ce seroit perdre trop de temps: il suffit d'un ordre verbal intimé de la part des Officiers de l'Amirauté, par qui que ce soit que l'ordre soit por-

té; & le ministère d'un huissier n'est nécessaire que pour assigner dans l'instant les refusans, à l'effet de leur infliger l'amende de vingt-cinq livres, avec injonction d'obéir sur plus grande peine, & même de prise de corps, attendu la rébellion à Justice.

3°. Enfin il ne faut pas même d'assignation pour la condamnation à l'amende, si c'est le Juge en personne qui donne l'ordre de travailler. En cas de refus, sur le simple requisitoire du Procureur du Roi, il peut prononcer l'amende *de plano*, & réitérer l'ordre; & s'il n'opère pas plus que le premier, le Procureur du Roi, après avoir fait prononcer une seconde amende plus forte, avec aussi peu de succès, & après une information sommaire du refus réitéré, pourra requérir le décret de prise de corps contre les rebelles. La raison est que les Officiers de l'Amirauté sont alors en plein exercice de la grande police, criminelle & civile, & que le cas est pressant & privilégié, indépendamment même du mépris de leur autorité. Il n'est question, pour la validité de toute cette procédure, que d'un procès-verbal en forme, à la suite de celui qu'ils auront commencé en arrivant au naufrage, & qu'ils auront continué jour par jour.

On des intéressés au naufrage. Il ne faut entendre ceci que du temps antérieur à l'arrivée des Officiers de l'Amirauté: car eux présens, tous les ordres doivent émaner d'eux, & nul n'en peut donner que de leur aveu, quel qu'intérêt qu'il ait à la chose. Autrement, n'y ayant plus de subordination, la confusion & le désordre feroient inévitables.

Il ne s'eroit pas néanmoins aux Officiers de l'Amirauté de désapprouver toute manœuvre faite sans leur aveu, précisément parce qu'ils ne l'auroient pas ordonnée. Etant reconnue bonne, il convient qu'ils sacrifient leur amour propre au besoin de la chose, en prenant au surplus les mesures convenables pour le maintien de leur autorité. Le vrai moyen au reste de la faire respecter en pareil cas, est qu'ils ne prennent pas tout sur leur compte, se croyant plus habiles & plus intelligens que tous les autres: il convient au contraire qu'ils écoutent les avis proposés par les gens du métier, & par les parties intéressées, pour ne prendre leur parti qu'après un mûr examen; & en général ils doivent se concilier autant qu'il est possible avec les intéressés au naufrage. Pour n'en avoir pas usé de la sorte, il en est qui par leur imprudence pour ne rien dire de plus, ont rendu tout-à-fait ruineux des naufrages où l'on auroit presque tout sauvé, si l'on s'y étoit bien pris, ou qui ont fait convertir un simple échouement dans un naufrage complet.

Les intéressés au naufrage sont nécessairement, le capitaine & les gens de l'équipage, l'armateur & ceux qui ont part dans le navire, ou dans les marchandises de son chargement. Ce sont encore ceux pour le compte desquels il a été fait quelques changemens dans le navire; & enfin les assureurs, en cas d'abandon de la part des assurés. Tous ceux-là donc, ou l'un d'eux, ont droit, en attendant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté, de requérir le secours des gens de métier en état de leur en donner; & en cas de refus, ils peuvent les assigner pour les faire condamner à l'amende de vingt-cinq livres, portée par cet article. Mais les Officiers présens, c'est à eux seuls, comme il a été observé, à faire les injonctions, & à donner les ordres nécessaires, en se conduisant néanmoins avec prudence & circonspection.

ARTICLE VIII.

L Es travailleurs seront employés par marées ou journées, & il en sera tenu rôle, dont l'appel sera fait au commencement & à la fin de chaque jour, sans qu'aucun autre puisse, après l'arrivée des Officiers, s'immiscer au travail, que ceux qui seront par eux choisis, à peine du fouet.

Q Uelle confusion n'y auroit-il point dans les opérations qu'entraînent les naufrages s'il n'étoit pas tenu un état ou rôle des travailleurs, & si l'appel n'en étoit pas fait au commencement & à la fin de chaque jour, pour les reconnoître, & la nature de leur travail !

Comme les travaux, suivant les circonstances, ne peuvent pas toujours être continus, il convient de distinguer ceux qui se font par marée de ceux qui se font tout le long du jour, attendu que la taxe en doit être différente. Il y a aussi quelquefois des travaux de nuit, qu'il faut distinguer tout de même ; sans compter ceux qui sont préposés à la garde des effets sauvés, sur les dunes ou falaises, & qui font la garde jour & nuit, jusqu'à ce qu'on ait eu le temps de mettre les effets en magasin. De toutes ces opérations & des autres accessoires, il en est régulièrement dressé procès-verbal, par séance, d'avant & après midi, jusqu'à la consommation de l'ouvrage & à la retraite des Officiers de l'Amirauté.

Du reste, comme c'est à eux à régler toutes les opérations & ordonner les travaux, nul ne peut, après leur arrivée, s'immiscer au travail sans leur aveu ; & cela sur peine du fouet, aux termes de cet article. La raison est, que des gens qui travailleroient à leur insu, & sans prendre leurs ordres, seroient de plein droit présumés agir à dessein de voler ou receler les effets qu'ils sauveroient, & que par l'art. 5 ci-dessus, ce cas est déclaré sujet à punition corporelle, outre la restitution du quadruple.

Cependant si des travailleurs, ayant ignoré l'arrivée des Officiers, avoient continué leur travail, & qu'ensuite ils leur eussent fait le rapport de ce qu'ils auroient sauvé ; non seulement ils seroient exempts de la peine dont il s'agit, mais même on ne pourroit leur refuser un salaire compétent, sauf les prévarications qu'ils auroient pu commettre.

ARTICLE IX.

S Era pareillement tenu état par les mêmes Officiers, des voitures qui seront faites pour porter les effets sauvés dans les magasins ; & sera donné au voiturier, en partant du lieu du naufrage, un billet de charge, lequel il mettra entre les mains du gardien.

L Es précautions indiquées par cet article, sont une suite naturelle de celles prescrites par l'article précédent. Où en seroit-on si les voituriers ne recevoient pas par compte les effets qu'ils sont chargés de porter au ma-

gafin ou autre lieu désigné? On leur donne donc pour chaque voyage qu'ils font, un billet de leur charge, qu'ils doivent remettre au gardien, afin qu'il puisse vérifier s'il ne manque rien à la charge; & de peur qu'ils ne gardassent la charge avec le billet, les Officiers de l'Amirauté tiennent un état général de ce qui est confié à chaque voiturier, à l'effet de lui en faire rendre compte, au cas qu'il n'ait pas remis tous les billets au gardien, lequel alors est responsable de tout ce qui est porté par ces billets.

Malgré cela néanmoins, pour plus grande sûreté, & pour prévenir toute surprise, les Officiers de l'Amirauté portent l'attention, suivant les circonstances, jusqu'à se partager, de manière que les uns restent au lieu du naufrage, & les autres se transportent au magasin, pour faire la vérification de tout ce qui y est porté. Ils en usent aussi de même lors de la décharge des prises.

ARTICLE X.

LE gardien tiendra état ou contrôle de ce qui sera rapporté par chaque voiturier.

Cela est tout naturel: mais comme il vient d'être observé, ce sont souvent les Officiers de l'Amirauté eux-mêmes qui tiennent cet état ou contrôle; au moyen de quoi ils se passent alors de gardien, si le magasin est sous clef, & sans communication.

Ce magasin au reste, au cas que le propriétaire fit refus de le céder, pourroit être pris d'autorité; par la même raison que, suivant l'art. 7, tous les voituriers, charretiers & mariniers peuvent être commandés pour travailler chacun dans son métier.

ARTICLE XI.

Après le transport fait au magasin des marchandises sauvées, il sera par les Officiers procédé à la reconnoissance & vérification, tant sur les inventaires faits au lieu de l'échouement, que sur les billets fournis aux voituriers, & sur le contrôle dressé par le gardien; ensuite sera fait taxe raisonnable aux ouvriers pour leurs salaires, sur les états de leur travail.

Quelques précautions qu'on ait prises pour l'entrée des effets dans les magasins, il est de la règle d'en faire la vérification & reconnoissance par un inventaire général, concilié avec les procès-verbaux faits au lieu du naufrage ou de l'échouement, avec les billets délivrés aux voituriers, représentés par le gardien, & avec le contrôle qui en a été tenu.

Il arrive quelquefois, soit par l'éloignement de toute habitation, soit par

ce que les frais du transport en magasin absorberoient la valeur des effets ; & sur-tout des débris du navire , que l'on prend le parti de les laisser sur la falaise , à la consignation d'un ou de plusieurs garde-côtes , qui sont chargés de veiller nuit & jour à leur conservation , sous des cabanes pratiquées à cette fin , suivant la rigueur de la saison.

La reconnoissance de ces effets s'en fait de même que de ceux qui sont en magasin , & nonobstant leur dispersion , tout est porté dans un tableau général de ce qui a été sauvé.

Les choses étant ainsi en règle & en sûreté , il est question de procéder à la taxe des salaires des ouvriers , sur les états qui ont été tenus de leur travail , & eu égard aux circonstances.

La taxe ordinaire des simples manœuvres est de sept sols six deniers par marée , ou de quinze sols par jour : mais on l'augmente d'un quart , lorsque la saison est rigoureuse. Celle des voituriers se règle sur la distance des lieux ; des maîtres de barques , suivant les risques qu'ils courent ; & celle des gens de métier , sur le prix ordinaire de leurs journées , lorsqu'ils travaillent librement.

Sur ce que notre article dit , *sera fait taxe raisonnable* , le Commentateur fait cette observation par forme de restriction ou explication , *si les voituriers ou travailleurs n'ont été arrêtés ou pris à une certaine rétribution* : mais cela ne peut raisonnablement s'entendre que d'un prix convenu à forfait ou autrement , avec les Officiers de l'Amirauté , & nullement d'une convention faite avec le capitaine ou autres gens de l'équipage du navire naufragé ou échoué.

La raison de différence est que des Officiers , qui ont l'autorité & la force en main pour se faire obéir , ne peuvent que librement faire ces sortes de traités , auxquels ils ne se prêtent que pour le bien de la chose ; au lieu que c'est , ou du moins ce peut être le contraire , la convention étant faite avec les gens de l'équipage du vaisseau , qui peuvent se trouver en telle position qu'ils accorderoient tout ce qu'on leur demanderoit pour les secourir.

C'est pour cela que leurs promesses comparées à celles que font les malades à leurs médecins & autres qui mettent leurs soins , ou services à trop haut prix , ont perpétuellement été déclarées nulles ; & que , sans y avoir égard , il a toujours été recommandé aux Juges de régler le salaire qui pouvoit raisonnablement être dû dans ces occasions , suivant la nature du travail. Art. 4 des Jugemens d'Oleron , avec les notes ; art. 89 de l'Ordonnance de 1584 ; art. 31 , chap. 5 du Guidon , & art. 13 & 14 , tit. 3 ci-dessus , concernant les pilotes lamaneurs.

Et cela doit avoir lieu , non seulement à l'égard des promesses & conventions faites en danger de mort ; mais encore lorsqu'il ne s'agit que d'un navire à relever de l'échouement , ou d'effets à sauver étant submergés à l'occasion desquels il faut se servir de pêcheurs ou plongeurs , nonobstant que la Loi Rhodienne , n. 45 & 47 , adoptée par les Suédois , au rapport de Loecenius , *de jure maritimo* , lib. 1 , c. 7 , n. 10 , adjugeât aux plongeurs la moitié des effets qu'ils avoient tiré du fond de la mer , & que , par Arrêt de Règlement du Parlement de Paris du 10 Mars 1543 , qui est celui de vérification de l'Ordonnance du mois de Février de la même année , ils dussent en avoir le tiers. C'est qu'aujourd'hui ces sortes d'opérations sont beaucoup plus

plus faciles & moins périlleuses qu'autrefois, & que l'art. 27 ci-après n'est que pour le cas où les effets n'ont pas été indiqués par ceux qui ont été contraints de les jeter, pour éviter le naufrage.

Tout-travail relatif au sauvement des effets naufragés doit donc être taxé par les Officiers de l'Amirauté, sans égard aux conventions & compositions à forfait, qui peuvent avoir été faites entre les charpentiers, machinistes, marinières plongeurs ou autres gens accoutumés à ces sortes de travaux, & les propriétaires & maîtres des navires naufragés ou échoués, ou les gens de l'équipage, dès que le prix stipulé paroît exorbitant.

Comme ces traités sont nuls de nullité d'Ordonnance, il ne faut point de lettres de rescision pour les faire rejeter. Il s'agit seulement d'examiner quelle est la rétribution qui peut être légitimement due, eu égard aux circonstances : à l'effet de quoi on exige de l'entrepreneur du travail un état des dépenses qu'il a faites à cette occasion, en bois, planches, bateaux, cordages & autres matériaux qu'il a fournis, avec déclaration du temps & du nombre des hommes qu'il y a employés. Après quoi, sur les réponses des parties intéressées, on fixe, par avis d'experts, la rétribution qui peut être justement due, eu égard au temps employé, aux risques que l'entrepreneur a courus, & son industrie ; car tout cela est à considérer pour étendre ou resserrer la récompense qui en général doit être gracieuse dans ces occasions.

Mais, sous aucun prétexte il ne faut pas que les entrepreneurs de pareils travaux soient en droits d'exiger le prix qu'ils jugeront à propos d'y mettre. Il s'en est trouvé qui ont eu l'adresse de stipuler qu'il ne leur seroit rien payé absolument, s'ils ne réussissoient pas, & qui, à la faveur des risques qu'ils prétendoient avoir courus, soutenoient que la convention étant à forfait, ne pouvoit être attaquée. Mais cette convention-là même, n'en ayant paru que plus suspecte, au moyen de cette clause insidieuse, parce que ces gens-là n'auroient pas ainsi entrepris l'ouvrage s'ils n'avoient été assurés du succès, on n'en a été que plus en garde contre eux. C'est aussi en pareilles circonstances que, par Sentences de l'Amirauté de cette Ville des 5 & 30 Mai 1759, deux traités faits dans ce goût, entre Louis Porfin, charpentier de navire en l'isle de Ré, & les propriétaires ou maîtres de deux barques échouées vers la Tranche, côte du Poitou, ont été soumis à l'examen & au Règlement. Il est vrai que Porfin en a déclaré appel ; mais il y a tout lieu de présumer qu'il succombera.

Il sembleroit au reste, dans les termes que cet art. est conçu, que la taxe devroit être faite aussi-tôt après l'inventaire général des effets ; mais au fonds il n'en fait pas une obligation ; & l'art. 13 ci-après en est une preuve, puisqu'il veut que les ouvriers attendent la vente des effets périssables pour être payés, s'il ne se présente pas de réclamateur ; laquelle vente ne peut se faire qu'après le mois ; ce qu'il faut entendre néanmoins s'il n'y a du péril dans la demeure.

Rien n'empêche donc que la taxe ne puisse être différée jusqu'au temps du paiement des travailleurs ; & c'est aussi de cette manière qu'on en use, d'autant plus volontiers que par-là on évite une seconde taxe : savoir, celle du salaire des gardiens, du loyer des magasins & des frais de la vente.

A R T I C L E X I I .

LES procès-verbaux de reconnoissance des effets sauvés seront faits en présence du maître , si aucun il y a , sinon du plus apparent de l'équipage ; & signés de lui & du gardien , lequel en demeurera chargé.

QUand l'Ordonnance n'auroit pas chargé les Officiers de l'Amirauté d'appeller à la reconnoissance des effets sauvés , le capitaine ou à son défaut le plus distingué de l'équipage , l'intérêt de leur bonheur , & le soin de mettre leur conduite à couvert de tout soupçon , leur en auroit fait un devoir.

Aussi , ceux qui veulent éviter tous reproches , ne s'en tiennent-ils pas précisément à l'Ordonnance. Entrant dans son esprit , ils font toutes les opérations , non seulement en présence du capitaine ou de son représentant & de tous ceux qui y peuvent prendre intérêt , mais encore avec eux tous , autant qu'il est possible de se concilier sans user despotiquement de leur pouvoir. Cela ne convient en effet qu'à l'esprit d'orgueil , toujours précédé de l'ignorance & suivi de l'entêtement.

On comprend qu'ils ne manquent pas de faire signer toutes les séances de leurs procès-verbaux , par les parties comparantes , aussi-bien que par le gardien , lorsqu'il est question de lui mettre des effets en dépôt , ou de faire mention des causes pour lesquelles ils n'ont pas signé , de ce interpellés , parce que tout cela est de regle & d'Ordonnance en général.

A R T I C L E X I I I .

S'IL ne se présente point de réclamateurs dans le mois , après que les effets auront été sauvés , il sera procédé par les Officiers à la vente de quelques marchandises des plus périssables ; & les deniers en provenans seront employés au payement des salaires des ouvriers , dont il sera dressé procès-verbal.

DES que les effets sauvés sont réclamés en parties capables , avec les preuves requises par l'art. 25 ci-après , ils cessent d'être sous la main de Justice ; c'est-à-dire , que la main-levée n'en peut être refusée , à la charge par les réclamateurs de payer les frais du sauvement , de garde & de Justice , chacun à proportion , suivant la liquidation & répartition à faire ; pour raison de quoi , suivant les circonstances , on les oblige de donner caution : car enfin , il est d'une justice rigoureuse d'assurer le payement d'objets aussi privilégiés.

S'il ne se présente point de réclamateurs dans le mois après le sauvement des effets , l'article veut qu'il soit pourvu au payement des salaires des ouvriers ,

& qu'à cette fin les Officiers de l'Amirauté fassent la vente de quelques marchandises *des plus périssables*.

Rien n'est plus juste à tous égards. D'un côté, c'est bien assez que le paiement des salaires des ouvriers ait été différé un mois, d'autant plutôt qu'on ne sauroit les satisfaire trop exactement, puisque c'est le moyen d'être mieux servi, plus promptement & de meilleure grace, dans ces cas malheureux; & d'un autre côté, comme le droit de réclamer est toujours subsistant, il convient, non seulement de ne vendre des effets que jusqu'à concurrence, ou à peu près, du montant des salaires qui sont à payer, mais encore de faire choix pour cela des effets qui ne peuvent que dépérir, ou dont la conservation difficile causeroit de nouveaux frais; ou enfin de ceux qui ne pourroient être naturellement réclamés que pour être vendus promptement, tels que sont les débris du navire, ou le sucre & autres marchandises trop avariées pour être remises en état de bonne vente.

Sur tout cela, au reste, c'est la prudence qui doit décider; mais s'il n'y avoit aucuns objets de cette nature à vendre, ou s'ils ne suffisoient pas, nul doute qu'il ne fût permis d'en mettre d'autres en vente, en observant toujours de commencer par les moins précieux, & de n'en vendre qu'autant qu'il en faudroit pour le paiement des frais.

Lorsque la vente se fait dans le lieu de la résidence des Officiers de l'Amirauté, c'est pardevant eux qu'elle est faite. Si elle se fait ailleurs, & que l'objet ne mérite pas leur transport, c'est par le ministère d'un huissier ou sergent; & ils chargent leur commis-greffier du lieu, d'y veiller.

De manière ou d'autre, la vente s'ordonne sur le requisitoire du Procureur du Roi: tantôt à condition que la vente sera précédée de trois publications & affiches: tantôt après une seule publication, suivant la valeur & la quantité des effets à vendre; à laquelle vente on invite les Officiers des Classes, le Trésorier des invalides & le Receveur de M. l'Amiral, d'assister, conformément au Règlement du 23 Août 1739. Les deniers de la vente sont déposés entre les mains du greffier ou du commis-greffier, qui tout de suite est chargé du paiement des salaires des ouvriers & des autres frais, conformément à la taxe qui en a été faite; & s'il lui reste des deniers entre mains, il en demeure comptable, sur la représentation du procès-verbal de la vente, & de l'état de la taxe des frais; savoir, le commis-greffier au greffier en chef, à qui il doit remettre cet excédant, & le greffier en chef, pour en faire la délivrance à qui par Justice il sera ordonné.

ARTICLE XIV.

SI les marchandises déposées au magasin se trouvent gâtées, le gardien sera tenu, après visite & par permission des officiers, d'y faire travailler par gens à ce connoissans, pour les remettre en état, autant que faire se pourra.

LES Officiers de l'Amirauté n'attendent pas que le gardien des effets les avertisse qu'il y en a d'variés, pour en faire la visite & prendre les précautions convenables en pareil cas. Ils ont soin de faire mettre à part

dans les magasins les marchandises qui ont souffert , & aussi-tôt ils les font visiter par des experts & gens à ce connoissans , dont ils prennent l'avis , sur lequel ils ordonnent ce qui paroît le plus expédient pour remettre ces marchandises au meilleur état qu'il se puisse.

Suivant les circonstances , & sur-tout lorsque ces opérations ne sont pas trop longues , ils les font faire sous leurs yeux ; mais le plus souvent ils en chargent quelques personnes de confiance , à défaut de gardien ; car il n'y en a pas , comme il a été observé , lorsque le magasin est fermé à clef & qu'il est sans communication.

Dans toutes ces occasions , les Officiers de l'Amirauté dressent leur procès-verbal de l'état où les marchandises ont été trouvées par la visite , en distinguant leurs marques & numéros , autant que cela est possible , avec énonciation des mesures prises pour leur réparation & conservation. Et tout cela se fait en présence & de l'agrément , tant du capitaine du navire , que de toutes les autres personnes intéressées , qui signent avec la personne établie à la garde & à l'amélioration des effets.

Ensuite les opérations étant achevées , nouveau procès-verbal ; fait avec les mêmes précautions , pour constater l'état où les marchandises auront été mises : après quoi il n'est plus question que de faire la taxe des frais faits à l'occasion de chaque espece qui doit les supporter en particulier.

ARTICLE XV.

EN cas que le dommage soit tel qu'il ne puisse être réparé , ni les marchandises gardées sans perte considérable , les Officiers de l'Amirauté seront tenus de les faire vendre , & de mettre les deniers en main sûre , dont ils demeureront responsables.

TOut ce qui vient d'être dit suppose que le dommage arrivé aux marchandises est de nature à être réparé ou diminué. Autrement , & si elles ne peuvent d'ailleurs être gardées sans déperir davantage , il est du devoir des Officiers de l'Amirauté d'en faire faire la vente , aux termes de cet article , après avoir constaté la nécessité de la vente par leur procès-verbal , de l'avis des experts & des parties intéressées , du nombre desquelles sont nécessairement le capitaine ou celui qui le représente , le Commissaire aux Classes , le Trésorier des invalides & le Receveur des droits de M. l'Amiral , qui tous doivent être appelés à la vente , en conséquence du Règlement du 23 Août 1739 , titre des bris , art. 2.

Alors il n'est nullement question d'attendre le mois , conformément à l'art. 13 ci-dessus , quoique les deniers de cette vente puissent être appliqués au paiement des salaires des ouvriers & des autres frais , sauf à en faire raison dans la répartition des frais , tant généraux que particuliers.

Pour ce qui est du dépôt des deniers de la vente , que cet article veut que les Officiers de l'Amirauté mettent *en main sûre* , dont ils demeureront responsables , on ne voit pas la raison de cette rigueur , tandis qu'en matière de

prise il est décidé simplement par l'art. 29, tit. 9 du liv. 3 ci-dessus, que le prix de la vente sera mis entre les mains d'un bourgeois solvable, & qu'en cas de vente d'un vaisseau par décret, l'art. 10, tit. 14 du livre premier se contente d'ordonner que le prix sera consigné entre les mains d'un notable bourgeois ou au greffe de l'Amirauté, sans ajouter dans l'un ni dans l'autre cas, que les Officiers de l'Amirauté demeureront responsables de la solvabilité du dépositaire.

On conçoit néanmoins que s'ils étoient capables d'ordonner le dépôt des deniers entre les mains de quelqu'un, qui ne seroit pas notoirement reconnu solvable, ou dont la solvabilité seroit suspecte, il seroit juste qu'ils en demeuraissent responsables s'ils choisissent ce dépositaire plutôt que leur greffier; sur-tout si c'étoit sans l'aveu des parties intéressées, & à plus forte raison sans avoir égard à leurs remontrances. Mais si le dépositaire qu'ils auroient choisi d'office, autre que leur greffier, étoit un notable bourgeois, réputé solvable dans l'opinion publique, quelque chose qui arrivât dans la suite, nulle apparence de les rendre garans d'une insolvabilité qui ne pourroit pas naturellement leur être imputée, aux termes des deux articles qui viennent d'être cités & qui doivent servir à l'interprétation de celui-ci, pour en restreindre l'application au seul cas où les Officiers de l'Amirauté auroient préféré, par caprice ou autrement, un dépositaire d'une solvabilité équivoque, sans le concours des parties intéressées. C'est aussi sur ce principe que le Lieutenant & le Procureur du Roi de l'Amirauté de Nantes, pris à partie pour avoir reçu à l'occasion d'une prise le cautionnement d'un négociant devenu insolvable, mais qui étoit en plein crédit lorsqu'il fut admis caution, furent renvoyés & déchargés, par Arrêt du Conseil d'Etat du Roi, en date du 10 Octobre 1705.

Il est entendu dans tous les cas, qu'ils peuvent ordonner la consignation des deniers au greffe, sans qu'il y ait rien à dire, puisque cette consignation est exempte de frais, suivant l'art. 10 du titre de la saisie des vaisseaux ci-dessus cité. Mais lorsque la vente se fait hors le lieu de la résidence des Officiers de l'Amirauté, & par conséquent par d'autres que par eux, c'est-à-dire, sous la direction de leurs commis-greffiers, ce qui arrive presque toujours dans les ventes qui se font à l'Isle de Ré, comme il ne seroit pas naturel alors d'obliger les adjudicataires d'apporter au greffe le prix de leur adjudication, & encore moins ceux qui ont travaillé à sauver les effets, d'y venir recevoir leur salaire, c'est le cas de choisir par provision un autre dépositaire que le greffier en chef, & par conséquent un notable bourgeois du lieu ou le commis-greffier chargé de veiller à la vente; lequel, après avoir payé sur le lieu les frais de sauvement, conformément à la taxe dont un état lui est envoyé, remet au greffe le surplus des deniers, dont le greffier demeure chargé pour en compter ainsi que de raison.

C'est ainsi que cela s'est toujours pratiqué en ce Siege, sans qu'il en soit résulté aucun inconvénient. Si l'on a quelquefois suivi une autre méthode, c'est lorsque les réclamateurs & les autres parties intéressées l'ont souhaité; à quoi les Officiers de l'Amirauté n'ont eu garde de s'opposer, se faisant toujours un devoir de se conformer à ce qui paroïssoit juste & raisonnable, & à ce qui étoit proposé par le plus grand nombre; au moyen de quoi on n'a jamais eu aucun sujet de reproche à leur faire.

L'art. 3 du Règlement de 1739 déjà cité , porte que le produit de la vente sera remis , moitié au receveur de M. l'Amiral , & moitié au trésorier des invalides , les frais préalablement levés ; mais comme il n'est que la suite du précédent , où il ne s'agit que de la vente différée jusqu'à l'expiration du délai d'un an accordé aux réclamateurs , il n'a aucune application à la vente prévue & ordonnée par le présent article ; de manière que la vente se faisant dans le délai de la réclamation , les deniers en provenans doivent demeurer déposés jusqu'à ce que le temps de la réclamation soit passé. Après quoi nulle difficulté d'en faire la remise au receveur de M. l'Amiral & au trésorier des invalides , par moitié , tout comme si la vente ne se faisoit qu'après l'an & jour , sans qu'il se fût présenté de réclamateur.

ARTICLE XVI.

DEfendons aux Officiers de l'Amirauté de se rendre directement ou indirectement adjudicataires des marchandises , à peine de restitution du quadruple , & de privation de leurs charges.

LES mêmes défenses sont prononcées dans l'art. 34 du titre des prises ; & quoique les peines y soient établies différemment , je pense néanmoins qu'il faut les concilier de manière que la plus grande ait lieu ; c'est-à-dire , que dans l'un & l'autre cas , il y aura privation des charges , au lieu de la simple interdiction ; que la confiscation des effets sera inévitable , quoiqu'elle ne soit prononcée qu'à l'article des prises , & que du reste la restitution du quadruple , ou l'amende de 1500 liv. aura lieu suivant que par-là , l'Officier prévaricateur se trouvera plus grièvement puni.

Il est vrai qu'en fait de peines , on ne doit rien ajouter à la loi ; mais où la prévarication est égale , la peine doit être la même , quoique la loi paroisse y avoir mis quelque différence. Or , qu'il s'agisse d'une vente d'effets provenans d'une prise , ou de la vente d'effets naufragés , la prévarication est absolument la même de la part de l'officier qui s'en rend adjudicataire. Il ne doit donc pas y avoir de différence dans la punition , & la loi ne doit pas être présumée avoir voulu qu'il y en eût , ne s'en étant pas formellement exprimée.

Je sais ce qu'on peut répondre à cela. Mais quand je vois l'art. 10 , tit. 3 , liv. premier , dans un cas à peu près semblable & fondé sur les mêmes raisons , prononcer tout de même la peine de la privation des charges , je ne puis me défendre de penser que l'article des prises a entendu infliger la même peine sous le terme simple d'interdiction.

Un officier après tout , interdit en pareil cas , pourroit-il naturellement reprendre ses fonctions ? L'honneur une fois flétri ne peut plus recouvrer son premier lustre ; & un officier dont la réputation a souffert une atteinte publique , ayant perdu toute considération , n'a plus d'autre parti à prendre que celui de se défaire de sa charge. Ceux qui pourront trouver cette façon de penser un peu trop sévère , n'ont pas de la Magistrature l'idée qu'on en doit avoir , & n'ont jamais été dignes d'y parvenir.

Je dis un officier interdit en pareil cas , parce que c'est pour cause de prévarication ; & cela pour ne pas confondre ce cas-ci avec quantité d'autres dans lesquels la présente Ordonnance & plusieurs Réglemens postérieurs prononcent également l'interdiction , peut-être avec trop de rigueur , puisqu'il n'est question que de l'omission simple de quelques formalités. Or , une interdiction encourue en pareilles circonstances n'est qu'un malheur , plus capable de faire plaindre l'officier que de le flétrir ; au lieu que dans les especes dont il s'agit , elle ne peut qu'imprimer une note d'infamie , comme étant la peine d'une prévarication réelle , punissable en tous Juges ; parce qu'il est également défendu à tous Juges de se rendre adjudicataires des biens meubles & immeubles qui se vendent dans leur Jurisdiction , & de prendre intérêt dans les baux qui se font devant eux. De Héricourt , tr. de la vente des immeubles par décret , ch. 9 , n. 24 ; Rousseau de la Combe , rec. de la Jurisprudence , *verbo* décret , n. 4. On ne doit pas être étonné que la punition soit plus grande à l'égard des Officiers de l'Amirauté , puisqu'à raison du grand nombre de subalternes sur lesquels s'étend leur autorité , & des fréquentes occasions qu'ils ont de faire des ventes de vaisseaux & d'effets , l'abus de leur pouvoir ou de leurs insinuations , est incomparablement plus à craindre. Ainsi étant plus exposés à la tentation de prévariquer en cette partie , il étoit d'autant plus naturel que la sévérité de la punition leur servît de frein ou de préservatif.

Et qu'on ne dise point qu'il faudroit au moins distinguer les objets d'une certaine conséquence , de ceux de peu de valeur , pour faire une exception à l'égard de ces derniers ; car où la loi ne distingue point , nous ne devons pas non plus distinguer : & d'ailleurs tout relâchement dans l'observation des Réglemens civils , étant aussi dangereux que dans la morale , le plus ou le moins devenant alors arbitraire , la regle seroit bientôt méconnue.

Au surplus , comme je l'ai observé sur l'article 10 , tit. 3 , liv. premier , & sur l'art. 34 du titre des prises , sous la dénomination d'Officiers d'Amirauté il ne faut pas seulement entendre le Lieutenant , les Conseillers , l'Avocat & le Procureur du Roi , on doit encore y comprendre le Greffier en chef , les Commis-greffiers & même l'Huissier de service , pour éviter toute connivence , & prévenir les suites de la complaisance que les principaux Officiers pourroient avoir pour leurs subalternes. Et cette décision ne doit pas paroître extraordinaire , puisqu'elle est fondée sur l'art. 117 de l'Ordonnance de 1629 ; il est vrai qu'elle ne parle pas des huissiers , mais la raison est la même que pour les clerks du greffe.

ARTICLE XVII.

S*I lors de l'échouement* les propriétaires ou commissionnaires auxquels les marchandises sont adressées par les connoissemens , ou ceux qui les auront chargées , se présentent pour y mettre ordre eux-mêmes , enjoignons aux Officiers de l'Amirauté de se retirer , & de leur laisser la liberté entière d'y pourvoir.

Si lors de l'échouement. Quoique cet article ne parle que de l'échouement, il faut l'appliquer tout de même au cas du naufrage, à cause de l'article suivant, qui, dans l'exception qu'il y apporte, parle du naufrage, aussi-bien que de l'échouement. Et en effet la raison est la même dans les deux cas.

Avant que le droit inhumain des bris & naufrages eût été aboli & pros crit, ç'auroit été inutilement que des réclamateurs se seroient présentés; on ne les auroit pas écoutés & on les auroit renvoyés même sans aucun espoir. Aujourd'hui la faveur de la réclamation est telle, qu'étant reconnue légitime, les Officiers de l'Amirauté, chargés par état de veiller à la sûreté des effets naufragés ou échoués, sont obligés de se retirer sans rien mettre sous la main de Justice, & de laisser aux réclamateurs la liberté de pourvoir au sauvement de leurs effets: ce qui est conforme à la loi 12, ff. de incendio, &c. en ces termes. *Licere unicuique naufragium suum impunè colligere constat.*

Le Commentateur observe que » cette disposition est pour éviter aux frais » de Justice qu'on fait être grands dans ces occasions, & qu'il est juste d'épar- » gner à des pauvres marchands.

Il est également malheureux pour les particuliers, & honteux pour la Magistrature, qu'il se soit effectivement trouvé des Officiers d'Amirauté assez lâches pour grossir avec affectation les frais de Justice dans ces tristes conjectures, & en assez grand nombre pour faire soupçonner tous les autres de se comporter de la même manière.

Peut-être n'a-t-il fallu, comme il a été observé sur l'art. 6, que peu d'exemples de cette espèce pour fomentier le soupçon contre les autres. Peut-être aussi, & cela n'est que trop vraisemblable, a-t-on confondu & a-t-on mis sur le compte des frais de Justice ceux du sauvement, qui véritablement ne peuvent manquer d'être considérables, & qui néanmoins sont très-distincts de ceux de Justice. Quoi qu'il en soit, cette idée jointe au souvenir des bévues de certains Officiers d'Amirauté, qui, par ignorance ou jalousie de leur autorité, ont rendu tout-à-fait ruineux des naufrages où l'on auroit sauvé la majeure partie des effets, a tellement prévenu les armateurs & tous ceux qui ont intérêt dans les vaisseaux échoués ou naufragés, contre les Officiers de l'Amirauté, qu'ils croient leur malheur sans ressource quand ils ne peuvent éluder leur ministère.

Les étrangers qui ont pu souffrir de ces mauvaises opérations, s'étant imaginés que leur qualité d'étrangers y avoit eu part, sans prendre garde qu'en cette partie l'Ordonnance veut qu'on en use envers eux comme à l'égard des François; ces étrangers, dis-je, ayant fait entendre leurs plaintes en différens temps, il a été ordonné en conséquence depuis quelques années aux Officiers de l'Amirauté, d'informer le Ministre de la Marine de tout naufrage de bâtiment étranger qui arrivera désormais sur les côtes de leur ressort, & de lui rendre un compte exact de tout ce qui aura été sauvé & recouvré, aussi-bien que de la manière dont il y aura été procédé, & des mesures qui auront été prises pour assurer aux intéressés leurs marchandises & effets. Lettre de M. Rouillé du 14 Décembre 1750.

Cependant, encore une fois, tous les Officiers d'Amirauté ne sont pas dans le cas de faire redouter leur présence dans ces fâcheuses occasions. Je pourrois citer plus d'un exemple dans cette Amirauté, tantôt pour prouver qu'on s'est

s'est mal trouvé de s'être passé du secours des officiers; tantôt pour montrer que lorsqu'on les a laissé agir, non seulement ils ont empêché le pillage autant que cela étoit possible: mais encore ils ont fait sauver plus d'effets, plus promptement & à moins de frais, que lorsque les réclamateurs se sont chargés de ce soin.

Et cela n'est pas difficile à comprendre. Il suffit de considérer que des Officiers qui ont l'autorité en main, ont tout autrement le moyen de se faire obéir, & de remédier au désordre inévitable dans ces occurrences, lorsque le commandement n'est pas réglé, que de simples particuliers qui ne peuvent se faire servir qu'à force d'argent, & qui ont tout à craindre de la part des travailleurs qu'ils emploient.

Aussi depuis bien des années, n'est-il point arrivé qu'on ait requis les Officiers de l'Amirauté, qui par le devoir de leur charge ont été obligés de se présenter aux naufrages; il n'est point arrivé, dis-je, qu'on les ait requis de se retirer. Il y a apparence qu'il en feroit par-tout de même si l'on suivoit par-tout les mêmes principes. Ceci soit dit sans ostentation, comme sans dessein de blesser personne.

Cela n'empêche pas néanmoins que les Officiers de l'Amirauté ne doivent se retirer sans hésiter, si tous ceux qui ont intérêt à l'échouement ou au naufrage se présentent pour y mettre ordre, soit par eux-mêmes, soit par leurs commissionnaires, moyennant toutes fois que les réclamateurs prouvent leur droit de réclamer, conformément à la disposition de l'article 25, ci-après.

Je dis tous ceux qui ont intérêt, *propriétaires ou commissionnaires auxquels les marchandises sont adressées par les connoissemens ou ceux qui les auront chargées*, ce qu'il faut entendre pour leur compte; car s'il ne s'en présente que pour une partie, fût-ce la plus grande, ils ne doivent avoir la liberté de pourvoir par eux-mêmes au sauvement que de ce qui les concerne, sans toucher au reste, dont le sauvement regarde essentiellement les Officiers de l'Amirauté, comme conservateurs nés des intérêts des absens.

C'est à quoi l'on n'a pas toujours fait assez d'attention. Des Officiers de l'Amirauté se sont retirés, sans autre examen sur la déclaration de l'armateur ou de son commissionnaire, qu'il entendoit mettre ordre au sauvement des débris du navire & des marchandises, tandis qu'il y avoit quantité de marchandises étrangères à la cargaison, & chargées pour le compte de divers particuliers, dont il ne représentoit pas les pouvoirs.

Quant à la réclamation du navire, ou de ses débris, & des marchandises de la cargaison, il n'y avoit rien à dire, mais par rapport aux marchandises chargées pour le compte des particuliers, c'étoit autre chose. Il n'avoit pas droit de se charger de pourvoir à leur sauvement, & par conséquent ce n'étoit pas le cas où les Officiers de l'Amirauté dussent se retirer, & cela non seulement en fait de bris & naufrages, ce qui est indubitable; mais encore en matière de simple échouement.

Envain opposeroit-on qu'aux termes de l'art. 11 du tit. du fret ou nolis, le maître peut faire radoubier son vaisseau durant le voyage; & que si son vaisseau ne peut être raccommodé, il a la faculté d'en louer un autre pour transporter les marchandises au lieu de leur destination, & voudroit-on conclure de là, que l'Armateur ou son Commissionnaire en cas de simple échoue-

ment, est fondé à se soumettre de relever & radoubier le navire pour continuer son voyage, ou en cas de naufrage absolu, à offrir de louer un autre navire, pour le transport des marchandises. La réponse seroit que dans l'un & l'autre cas, pour être écouté il faudroit qu'il reconnût que les marchandises chargées pour le compte des particuliers, sont saines & entières, avec soumission de les remettre telles, au lieu de leur destination, sauf les nouveaux périls & risques de la mer. Alors, à la vérité, les Officiers de l'Amirauté n'auroient plus rien à faire pour l'intérêt des absens: mais l'Armateur ou son Commissionnaire ne voulant pas se soumettre à ces conditions, sur-tout en fait de naufrage, où il est comme impossible qu'il n'y ait pas quantité de marchandises avariées; seroit-il naturel que les Officiers de l'Amirauté se retirassent, en lui laissant la libre disposition des marchandises d'autrui comme des siennes? & n'est-il pas de leur devoir au contraire de faire travailler au sauvement des effets de ceux dont les pouvoirs ne sont pas représentés; pour constater leur état, empêcher qu'il ne soient confondus mal-à-propos avec d'autres, & veiller à leur conservation par tous les moyens possibles?

Encore un coup, c'est à quoi l'on n'a pas toujours assez fait attention; & parce que des Officiers de l'Amirauté ont eu le scrupule ou la facilité de se retirer sur la simple remontrance de l'Armateur ou de son Commissionnaire, il en est résulté de grandes pertes pour des particuliers chargeurs. N'y ayant plus personne pour veiller à leurs intérêts, il est arrivé qu'on a ouvert leurs ballots & défoncé leurs futailles, pour confondre leurs effets non avariés, ou qui l'étoient médiocrement, avec ceux de la cargaison qui l'étoient d'une façon extraordinaire; ou ce qui est encore plus abominable, pour substituer à la place de leurs bonnes pelleteries, celles de la cargaison qui étoient viciées; or rien de tout cela ne seroit arrivé, si les Officiers de l'Amirauté, mieux instruits de leur droit & de leur devoir, n'eussent pas eu la foiblesse de se retirer en pareil cas.

C'est donc à eux à rester, alors pour l'intérêt des absens; & alors aussi leurs vacations, pour le temps seulement qu'ils resteront, seront uniquement pour le compte de ces absens; ceux du transport & du retour devant nécessairement être supportés par la totalité des effets, au sol la livre.

En ceci au reste, je ne fais que prendre notre article dans son sens naturel, sans le détourner en aucune façon; car enfin il ne dit pas que dès qu'il se présentera un ou plusieurs réclamateurs, les Officiers seront obligés de se retirer; mais seulement lorsque les propriétaires ou Commissionnaires, ou les chargeurs des marchandises se présenteront, &c. ce qui suppose évidemment que tout se présenteront par eux-mêmes ou par leurs Commissionnaires, pour mettre ordre à l'échouement ou au naufrage, & que s'il ne s'en présente qu'une partie, ils n'auront la liberté d'y pourvoir que pour leur intérêt personnel.

Une preuve après tout que je n'entends nullement restreindre l'article, c'est que quoiqu'il ne parle que des propriétaires ou leurs Commissionnaires, j'admettrois le capitaine ou maître, en cas de simple échouement, sans avaries aux marchandises, à se soumettre de relever son navire & de le conduire au lieu de sa destination; & en conséquence je croirois que les Officiers de l'Amirauté, après avoir fait visiter le navire & de le conduire au lieu de sa destination; & en conséquence je croirois que les Officiers de l'Amirauté, après

avoir fait visiter le navire & avoir reconnu par-là, la facilité de le relever effectivement, feroient dans le cas de se retirer; mais s'il s'agissoit d'un vrai naufrage, ou sans cela même si les marchandises étoient avariées, quelque soumission que fit le capitaine, n'étant pas muni d'une procuration de l'Armateur & des autres intéressés, il seroit de leur devoir de rester pour remédier au désastre autant qu'il seroit en eux.

ARTICLE XVIII.

Voulons néanmoins que les Juges de l'Amirauté s'informent de la cause du naufrage ou échouement, de la nation du maître & des mariniers, de la qualité des vaisseaux & marchandises, & à qui elles appartiennent; & en cas que l'échouement fût volontaire, que les vaisseaux fussent ennemis ou pirates, ou que les marchandises fussent de contrebande, qu'ils s'assurent des hommes, vaisseaux & marchandises.

Que les Officiers de l'Amirauté qui vont à un naufrage ou échouement, soient dans le cas de se retirer ou non, ils ont toujours droit, & c'est même leur devoir, de s'informer de la cause de l'échouement ou du naufrage, de la nation du maître & des mariniers, de la qualité du vaisseau, des marchandises dont il est chargé & à qui elles appartiennent, à l'effet de quoi ils sont autorisés à se faire représenter la facture générale du chargement, avec les connoissemens & les autres papiers du navire; & avant de se retirer, dans le cas où ils y seroient obligés, aux termes de l'article précédent, ils doivent dresser du tout leur procès-verbal qu'ils feront signer par le capitaine & les principaux de l'équipage, de même que par tous autres qu'ils auront interrogé sur la cause de l'échouement, s'ils savent signer, sinon ils en feront mention.

Mais s'ils ont des indices que l'échouement ait été *volontaire*; c'est-à-dire, sans nécessité & par mauvais dessein, (car un échouement qui n'auroit pour cause que le danger évident de périr en mer; n'auroit rien de criminel;) alors au lieu de se retirer, ils doivent informer en règle du fait, & sur la preuve qu'ils en auront, *s'assurer des hommes, vaisseaux & marchandises.*

De même si c'est un vaisseau ennemi ou pirate, ou si les marchandises sont de contrebande, ils doivent aussi aux termes de notre article, s'assurer des hommes, vaisseaux & marchandises.

Dans le cas du naufrage ou échouement volontaire & frauduleux, comme c'est là un crime auquel tout l'équipage peut avoir participé, même l'Armateur; il est naturel que les Officiers de l'Amirauté s'assurent, tout à la fois, des hommes du vaisseau & des marchandises, parce qu'on y pourra trouver de quoi constater le délit, & qu'il convient d'ailleurs d'en sauver tout ce qu'il sera possible.

Mais si l'Armateur n'est pas en termes d'être impliqué dans la poursuite criminelle, & qu'il se présente pour réclamer le navire ou ses débris, avec les

marchandises qui lui appartiennent dans la cargaison entière, nulle difficulté de lui en accorder la main-levée & d'en user de même à l'égard de chaque Marchand chargeur ou Commissionnaire, à qui les effets seront adressés, à l'exception de tout ce qui pourra servir de pièces de conviction.

En ce qui concerne les vaisseaux ennemis ou pirates, qui ont échoués ou fait naufrage, il est naturel tout de même de s'assurer autant qu'il est possible des hommes, parce que les uns sont de droit prisonniers de guerre, & que les autres sont punissables de mort, suivant les Ordonnances & Réglemens dont il a été fait mention sur l'art. 3 du tit. des prises; & des vaisseaux & marchandises, parce que tout est sujet à confiscation, à qui que ce soit que les marchandises appartiennent, sans distinction des alliés ni des sujets du Roi, suivant l'art. 7 du même titre des prises.

Dans l'un ni dans l'autre cas, il n'y a donc pas matière à réclamation d'aucuns effets, à moins qu'il ne s'agisse, ou d'un vaisseau François pris par les ennemis, avant que d'avoir été conduit dans un port ennemi; ou à l'égard des pirates, qu'il ne s'agisse d'effets appartenans à des François ou à des amis & alliés; auquel cas, il y aura lieu à la réclamation, relativement aux articles 9 & 10, du même titre encore des prises.

Mais, vaisseaux ennemis ou pirates, dès que c'est aux Officiers de l'Amirauté qu'il est réservé de s'assurer des hommes, des vaisseaux & des marchandises, il s'ensuit que les particuliers n'ont pas droit de s'en emparer; savoir des ennemis sous prétexte que par les Déclarations de guerre il est enjoint de leur courir sus, & des pirates à la faveur des anciennes loix, qui permettoient de s'en défaire & de les spolier. Les uns & les autres sont sous la protection & sauve-garde du Roi, de même que les vaisseaux des François & des alliés, comme il a été observé sur le présent titre; de manière que ce n'est que par les voyes de la justice qu'ils doivent subir les peines qu'ils méritent.

Qu'en cas de descente de la part des ennemis ou des pirates, dans l'intention de piller ou de mettre le feu en quelque endroit, il soit permis de faire main-basse sur eux, de leur enlever leur butin, & de les arrêter prisonniers, cela n'est pas douteux; mais il faut aussi-tôt remettre les prisonniers & le butin entre les mains de la justice; & en aucun cas, il n'est nullement permis de piller leurs vaisseaux, d'autant plutôt que ce seroit un vol fait au Souverain, à qui toute la dépouille des ennemis ou des pirates appartient par droit de confiscation. Si l'on eût pensé de même autrefois, ou plutôt si l'autorité eût toujours été en état de se faire obéir, on n'auroit pas à rougir du brigandage ancien qui a si long-temps deshonoré la nation la plus polie de l'univers.

Pour ce qui est des marchandises *de contrebande*, il y en a de deux sortes: savoir les marchandises dont l'entrée ou la sortie sont également prohibées en temps de paix comme en temps de guerre; & celles, qui non prohibées de leur nature, le sont seulement en temps de guerre, telles que sont les armes, poudre, boulets & autres munitions de guerre & de bouche destinées pour les ennemis. Ces dernières, en temps de guerre, sont sujettes à confiscation, en quelque vaisseau qu'elles soient trouvées. Ainsi en cas de naufrage ou échouement, c'est aux Officiers de l'Amirauté à les saisir nonobstant toute réclamation.

À l'égard des autres, il est de leur devoir de les saisir tout de même, aux

termes de cet article, de même que par l'art. 5, du tit. 5, liv. 1, il est enjoint aux huissiers visiteurs de les saisir pareillement; mais la saisie ne s'entend pas sur les hommes & sur les vaisseaux, ainsi en cette partie notre article ne regarde que les marchandises, & encore la saisie ne sera-t-elle suivie de confiscation, qu'autant qu'on aura négligé les formalités prescrites pour l'éviter, ou que la prohibition du transport des marchandises sera absolue.

Pour la compétence de l'Amirauté à ce sujet, voir les observations sur l'art. 10, tit. 2, liv. premier ci-dessus.

ARTICLE. XIX.

ENjoignons à tous ceux qui auront tiré du fond de la mer, ou trouvé sur les flots, des effets procédans de jet, bris ou naufrage, de les mettre en sûreté, & vingt-quatre heures après au plus tard, d'en faire leur déclaration aux Officiers de l'Amirauté, dans le détroit de laquelle ils auront abordé, à peine d'être punis comme recéleurs.

IL a déjà été observé sur l'art. 5 ci-dessus que le présent article & le suivant n'ont pour objet que des effets sauvés, hors le cas d'un naufrage connu, auquel on travaille actuellement. Cela est clair en effet par cet article, en ce qu'il ordonne que la déclaration soit faite dans 24 heures aux Officiers de l'Amirauté, dans le détroit de laquelle on aura abordé; ce qui suppose naturellement un vaisseau qui faisant sa route, aura rencontré des marchandises & des débris au loin, sur les flots, (aussi l'art. 27 ci-après dit, *effets trouvés en pleine mer*,) ou un bateau de pêche, qui, au moyen de ses filets ou autrement, aura trouvé des effets au fond de la mer qu'il en aura tirés.

S'il s'agissoit d'effets flottans apperçus du rivage, ou d'autres jettés à pareille distance pour soulager le navire, & que quelque maître de bâtiment près delà, requis ou non de sauver ces effets, les sauvât effectivement à la vue des travailleurs; il seroit obligé, le pouvant sans danger, de prendre terre dans l'endroit, pour faire sa déclaration sur le champ aux Officiers de l'Amirauté, & faire porter les effets au lieu indiqué pour le dépôt général, relativement à l'art. 5 & sous les peines y portées.

Hors delà & dans l'espece précise de notre article, le maître de bâtiment qui aura trouvé des effets sur les flots, & qui les aura tirés du fond de la mer, est tenu de les mettre en sûreté; c'est-à-dire, qu'il a le pouvoir de les faire conduire chez lui ou en magasin; mais à condition d'en faire sa déclaration 24 heures après son arrivée, aux Officiers de l'Amirauté dans le détroit de laquelle il aura abordé, le tout sur peine d'être puni comme recéleur.

La raison est que ces effets appartiennent à quelqu'un qui peut les réclamer dans le temps prescrit, & qu'à défaut de réclamation, ils sont dévolus au Souverain à qui appartiendra le domaine de la mer, sauf le droit de celui qui les a sauvés, qui, non seulement ne peut retenir le surplus sans se rendre coupable de vol; mais encore qui doit prendre son contingent des mains de la

justice, soit pour prévenir les fraudes & les soustractions, soit pour le maintien du bon ordre, qui ne permet pas qu'on se fasse justice soi-même & par voye de fait.

Il y auroit donc lieu d'informer contre ceux qui, ayant trouvé des effets aux termes de cet article, auroient manqué d'en faire leur déclaration, & de les faire punir comme recéleurs; ce qui emporte peine corporelle avec la restitution du quadruple relativement audit art. 5. Les loix qui y ont été citées ne parlent pas plus de la déclaration à faire dans les 24 heures, que celles que le Commentateur indique sur le présent article; mais elles sont plus précises pour la peine du quadruple.

ARTICLE XX.

ENjoignons aussi sous les mêmes peines à ceux qui auront trouvé sur les grèves & rivages de la mer, quelques effets échoués ou jetés par le flot, de faire semblable déclaration dans pareil temps, soit que les effets soient du cru de la mer, ou qu'ils procèdent de bris, naufrages & échouemens.

LA mer étant du domaine du Souverain, il en est de même par une conséquence naturelle de ses grèves & rivages. Ainsi les effets qui y sont échoués ou jetés par le flot, doivent demeurer sous sa sauve-garde pour les faire restituer à ceux à qui ils appartiennent, ou pour lui être dévolus à défaut de réclamation par le titre de sa souveraineté. Ils n'appartiennent donc pas plus à celui qui les trouve, que ceux qui, rencontrés sur les flots, ou tirés du fond de la mer n'appartiennent à celui qui les a sauvés. L'un & l'autre sont également tenus, & sous les mêmes peines, d'en faire leur déclaration aux Officiers de l'Amirauté dans 24 heures; & cela que les effets soient du cru de la mer, ou qu'ils procèdent de bris, naufrages ou échouemens.

Il est vrai que par l'art. 29 ci-après, les choses du cru de la mer, comme ambre, corail, poissons à lard & autres semblables qui n'auront appartenu à personne, sont déclarées acquises en entier à ceux qui les auront tirées du fond de la mer ou pêchées sur les flots, & que la réduction au tiers ne regarde que ceux qui les auront trouvées sur les grèves; mais les uns & les autres me paroissent également sujets à déclaration, soit pour le bon ordre, soit parce qu'il se peut que ces choses aient appartenu à quelqu'un, pour les avoir pêchées & ensuite perdues, ce qu'il est intéressant que l'on puisse vérifier; & cela est d'autant plus naturel, que ces sortes de déclarations sont exemptes de tous droits absolument.

Les articles 34, 35 & 36 des jugemens d'Oleron sont singuliers au sujet des choses trouvées sur l'arene du rivage de la mer. Il y est dit » que celles qui » ne furent à *personne quelconque* appartiennent à celui qui les a trouvées; que » si c'est or ou argent, il est tenu de le restituer sans en rien retenir que le » salaire de sa journée, à moins qu'il ne soit pauvre, auquel cas il peut tout » retenir; » mais ce n'est pas à lui à juger si son indigence le met aux termes

d'appliquer le tout à son profit ; » il doit pour cela prendre l'avis de *ses supérieurs*, qui lui donneront conseil selon *Dieu & conscience*. » Et si dans le cas de rendre, il ne fait à qui il doit, » il lui est enjoint d'annoncer aux lieux circonvoisins l'argent qu'il a trouvé. » Comment concilier une aussi grande simplicité ou pureté de morale avec la dépravation des mœurs de ce temps-là ? Pensoit-on en portant de telles loix qu'elles seroient fidèlement observées ?

Le Consulat, ch. 249, ordonne à ceux qui trouveront des effets naufragés, de les consigner à la justice dans dix jours au plus tard, à peine d'être privés de toute récompense & d'être poursuivis comme voleurs.

Qui invenerit . . . Tenetur ea proximo magistratui ad quem primò appulerit, tradere; jus hanseaticum tit. 9, art. 3, & ibi. Kuricke, fol. 797.

ARTICLE XXI.

L Es effets procédans des naufrages & échouemens, trouvés en mer ou sur les grèves, seront incessamment proclamés aux Prônes des Paroisses du port & de la Ville maritime la plus prochaine, à la diligence de notre Procureur au Siège de l'Amirauté.

D Epuis l'Edit du mois d'Avril 1695 qui, art. 32, a dispensé, les Curés, leurs Vicaires & autres Ecclésiastiques de publier aux prônes ni pendant l'Office divin, les actes de Justice & autres qui regardent l'intérêt des particuliers, la disposition du présent article n'est plus en usage. Il n'a pas même été suppléé à cette formalité par celle de faire faire la publication par un huissier ou sergent au-devant de la porte de l'Eglise, à l'issue de la Messe Paroissiale, comme il se pratique au sujet des criées & des autres proclamations, & cependant jusqu'ici, il n'y a eu aucunes plaintes à cette occasion.

C'est que la correspondance du commerce est si bien établie & si universellement, qu'il n'arrive point de naufrage ou d'échouement, dont la nouvelle ne puisse parvenir en peu de temps aux parties intéressées ; aussi les réclamations se font-elles exactement long-temps avant l'expiration du délai ; & s'il reste quelques effets qui ne soient pas réclamés, ce n'est qu'autant qu'ils n'en valent pas la peine, & que leur peu de valeur est absorbée par les frais de sauvement & de garde, que par cette raison il faut quelquefois réduire au-dessous de la taxe ordinaire.

ARTICLE XXII.

L Es billets de proclamation contiendront la qualité des effets, le lieu & le temps auquel ils auront été trouvés ; & les Curés seront tenus d'en faire la publication, à peine de saisie de leur temporel.

SI ces proclamations étoient encore en usage, sans doute qu'il faudroit que les billets fussent conformes à ce qui est prescrit par cet article; mais comme il a été observé, les Curés ne sont plus tenus de faire ces sortes de publications, & le Commentateur en ayant aussi fait la remarque sur l'art. précédent, ne devoit pas ajouter sur celui-ci que la publication doit être faite *gratis* & sans pouvoir exiger aucune rétribution.

Ce qui vraisemblablement a été cause qu'on n'a pas substitué à la formalité de cette publication au prône, celle de la faire faire par un huissier ou sergent au-devant de la porte de l'Eglise, c'est qu'il auroit fallu pour cela lui accorder un salaire compétent, & où le prendre, les effets étant de très-peu de valeur?

La formalité n'auroit donc pu être utile que lorsque les effets auroient été considérables; mais l'expérience a appris, qu'on pouvoit s'en passer, vu l'immensité de la correspondance du commerce, dont l'effet a toujours été tel qu'il n'est jamais resté d'effets naufragés d'une certaine valeur sans être réclamés.

Aussi n'est-il point de faits qui se répandent plus rapidement dans le public que ceux d'effets sauvés en mer ou sur les grèves; & le Greffe de l'Amirauté est toujours ouvert pour tous ceux qui veulent en savoir les particularités, ou en avoir des indications.

ARTICLE XXIII.

LEs charte-parties, connoissemens, & autres écrits en langue étrangère, trouvés parmi les effets, seront aussi à la diligence de nos procureurs, communiqués aux consuls des nations & aux interpretes; auxquels nous enjoignons d'en donner avis aux personnes intéressées & aux Magistrats des lieux y désignés.

NOn seulement ce qui est prescrit par cet article est observé à la lettre; mais encore, après que par le secours d'un interprete ou autrement, on a reconnu de quelle nation est le navire échoué ou naufragé, si cette nation n'a pas de Consul sur le lieu, on donne avis de l'accident aux principaux négocians de la même nation, ou à quelques commissionnaires ou correspondans du pays, afin qu'ils en informent les parties intéressées ou les Magistrats du lieu où le navire a été armé.

Et s'il n'y avoit rien de tout cela dans l'Amirauté ou le naufrage seroit arrivé, le Procureur du Roi ne manqueroit pas d'en informer M. le Procureur-Général; même M. l'Ambassadeur ou Résident de la nation.



ARTICLE

ARTICLE XXIV.

LES vaisseaux échoués, & les marchandises & autres effets provenans des bris & naufrages, trouvés en mer ou sur les greves, pourront être réclamés dans l'an & jour de la publication qui en aura été faite, & ils *seront rendus aux propriétaires* ou à leurs commissionnaires, *en payant les frais faits pour les sauver.*

Ainsi a été abrogé sans retour ce misérable droit de bris & naufrage, qui, au mépris des loix divines & humaines, a eu cours si long-temps dans ce Royaume, à l'exemple des autres nations.

En vain avoit-on enfin reconnu plus d'un siecle avant cette Ordonnance, qu'il étoit de toute justice de rendre aux malheureux naufragés les effets sauvés du naufrage, comme leur appartenans, pour n'en avoir pu perdre la propriété dans une si triste conjoncture; la loi, aussi impuissante que la raison, n'étoit pas plus écoutée.

La difficulté n'étoit pas de réduire les simples particuliers, mais de réprimer l'usurpation des Seigneurs & des Gouverneurs & Commandans accoutumés depuis tant de siècles à s'attribuer par droit de confiscation ou d'épave tout ce qui étoit jetté à la côte; & il falloit pour cela de la part du Gouvernement des coups de vigueur, que les circonstances ne permettoient pas toujours de porter ou de suivre.

Le remede ne pouvoit donc opérer que lentement; on peut dire même qu'il ne commença à se faire sentir que sous Louis XIII, par la fermeté du Cardinal de Richelieu, son premier Ministre. Mais ce n'étoit encore là que l'aurore qui annonçoit le soleil. En ceci, comme en tout le reste, ce n'étoit qu'une ébauche, & il étoit réservé à Louis XIV, de rétablir l'ordre dans toutes les parties de l'Etat.

C'est donc maintenant un point de Jurisprudence incontestable, que les vaisseaux échoués, les marchandises ou autres effets provenans des bris & naufrages, trouvés en mer ou sur les greves, peuvent être réclamés par les propriétaires ou leurs commissionnaires, & cela dans l'an & jour.

Par rapport à ce délai d'an & jour, la même chose avoit déjà été réglée par les Lettres-Patentes de Charles V, de l'an 1364, portant exemption du droit de naufrage en faveur des Castillans, & par l'Ordonnance de 1543, art. 11 & 12, conformément au droit romain, *leg. 1, ff. de incendio, ruina, &c. leg. 2, cod. de naufragiis*, & *leg. 18, cod. de fruiis*, & aux us & coutumes de la mer, art. 30, des Jugemens d'Oleron. C'étoit aussi la disposition d'une ancienne Ordonnance insérée dans le livre du Consulat, au rapport de Servin dans ses Plaidoyers, tome premier, page 509, & de l'ancienne Coutume de Normandie, tit. du Varec, confirmée par les art. 599 & suivans de la nouvelle Coutume. C'étoit enfin le délai observé chez les Suédois, Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 1, c. 7, n. 10, fol. 77, & chez les Anglois & les Flamands, comme il résulte du traité de paix conclu entre Henri VII, Roi d'Angleterre

& Philippe, Archiduc d'Autriche, le 14 Février 1495, dont il a été fait mention sur le présent titre.

Cependant la Cour de Parlement jugea à propos, en vérifiant cette Ordonnance, de modifier, par son Arrêt du 10 Mars, l'art. 12 concernant les effets trouvés sur les flots ou tirés du fond de la mer, & de réduire à deux mois le délai de la réclamation; ce qui fut cause que dans l'Ordonnance de 1584, le délai fut réduit tout de même à 2 mois par l'article 21, pour le même cas; le délai d'an & jour subsistant toujours pour ce qui étoit trouvé sur le rivage ou près de la côte.

A cette occasion, Pasquier, liv. 2, chap. 14, fol. 119, comparant l'Edit de l'Empereur Andronic, dont il a été parlé sur le présent titre, à l'Ordonnance de 1543, & cette Ordonnance à l'Arrêt d'enrégistrement, dit: » je trouve l'Edit » de l'Empereur Andronic fort beau, mais celui du Roi François premier, » plus beau; mais si j'en suis cru, la vérification faite par la Cour de Parlement plus belle. «

Que l'on fasse attention que l'Edit d'Andronic ne fixoit point les termes de la réclamation; que l'Ordonnance de 1543 la déterminoit à un an, & que l'Arrêt l'avoit réduit à deux mois; il sera aisé ensuite de juger de la solidité de la réflexion de Pasquier, sur-tout en la rapprochant de cet article, qui, d'après le 447. de l'Ordonnance de 1629, a rétabli le délai d'un an, aux termes du droit commun.

Avant l'Ordonnance de 1629, le délai demouroit donc toujours réduit à deux mois; d'où il arriva que pour faire rendre aux Portugais les effets sauvés des vaisseaux Caraques naufragés sur les côtes du Royaume, & non réclamés dans le temps, il fallut que Louis XIII rendit un Arrêt, par lequel Sa Majesté renonça à son droit de naufrage; exemple de générosité qui fut imité par le Cardinal de Richelieu en qualité de Grand-Maître, &c. Cet Arrêt, donné au Camp devant la Rochelle & daté du 5 Février 1628, est rapporté par Godefroi dans son traité des Amiraux, fol. 40, avec l'ordre de remise du Cardinal.

Cet an & jour, notre article ne le fait courir encore que du jour de la publication qui aura été faite des effets, relativement à l'article 21 ci-dessus, tandis que les Ordonnances de 1543 & de 1584 le comptoient du jour de la perte. Il n'est pas douteux que notre article ne soit plus équitable, puisqu'il allonge le délai d'autant. Cependant aujourd'hui & depuis long-temps, cette formalité de la publication n'est plus en usage. Que résoudre donc à ce sujet? Je pense qu'il convient de faire courir le délai du jour de la déclaration faite au greffe de l'Amirauté, ou dans le cas du transport des Officiers au lieu du naufrage, du jour qu'ils auront clos leur procès-verbal; & cela d'autant plus volontiers, que ce délai est sans conséquence, c'est à-dire, qu'il n'est pas déclaré fatal, pas plus que celui accordé aux héritiers de ceux qui sont décédés en mer, le Roi & M. l'Amiral ayant toujours voulu qu'on admît les réclamations quoique faites hors le temps preserit. Trait d'équité qui tient plus de la grandeur d'ame que de la justice exacte; car enfin, *dominus qui intra tempus præscriptum quo commode potuit, si non siflat & suum repetat pro derelicto habere presumitur*, dit Loccenius, *de jure marit. lib. 1^o, cap. 7, n. 10, fol. 77.*

Il est néanmoins une sorte de naufrage qui a paru mériter que le délai de la réclamation fût abrégé, & cela en vue d'exciter, soit les parties intéressées, soit à leur défaut d'autres particuliers, à ne rien négliger pour relever & sauver le navire & les effets submergés.

C'est pour le cas d'un naufrage arrivé en pleine mer ou à la portée des côtes sans qu'il en reste aucun vestige permanent sur la surface des eaux.

Il est ordonné en pareil cas par l'art. 2 de la Déclaration du Roi du 15 Juin 1735, que les propriétaires ou intéressés aux navires & effets ainsi naufragés, seront tenus de faire dans deux mois, à compter du jour de la nouvelle du naufrage, leur déclaration au greffe de l'Amirauté du ressort où ledit navire sera arrivé, qu'ils entendent entreprendre de relever du fond de la mer les bâtimens & effets submergés; après quoi il leur est enjoint d'y faire travailler dans le cours de six mois, à compter tout de même du jour de la nouvelle du naufrage; si non & faute de déclaration dans les deux mois, ou de faire travailler au sauvement dans les six mois, ils demeureront déchus de tout droit de réclamation.

L'art. 3 veut ensuite, qu'après ces délais expirés (ce qu'il faut entendre de celui de deux mois sans déclaration, & de celui de six mois en cas de déclaration) il soit loisible à ceux qui en auront obtenu la permission du Roi par un brevet enregistré au Greffe de l'Amirauté du ressort, de faire construire les vaisseaux & machines qu'ils jugeront à propos, à l'effet d'entreprendre le sauvement des choses submergées, lesquelles leur appartiendront en toute propriété, à l'exception toutefois d'un dixième pour le Roi & de pareil dixième pour l'Amiral, qui seront prélevés sur le total de ce qui sera sauvé; le Roi se réservant néanmoins la liberté de gratifier les entrepreneurs, de partie ou du total de son dixième selon les circonstances du sauvement.

A raison de la retenue de ce double dixième, il est prescrit par l'art. 4 qu'il sera établi sur les bâtimens destinés auxdites entreprises, un écrivain qui sera tenu de faire un inventaire exact & fidele des choses qui seront sauvées; lequel inventaire sera signé, tant par le capitaine ou maître & autres principaux Officiers, que par ledit écrivain, dont sera remis un double au Greffe de l'Amirauté, pour, sur ledit inventaire, ainsi que sur les rapports & vérifications qui seront faits au retour, être procédé par les Officiers de l'Amirauté, à la vente & aux liquidations desdits effets en la forme prescrite par l'Ordonnance.

Par l'art. 5 & dernier, il est réglé qu'en cas de contestation entre les propriétaires & intéressés, tant aux bâtimens & machines destinés auxdites entreprises, que sur le partage du produit des effets sauvés, ensemble sur la liquidation d'iceux, circonstances & dépendances, elles seront jugées par les Officiers de l'Amirauté dans le ressort de laquelle l'armement aura été fait, & que les Sentences qui seront par eux rendues seront exécutées par provision, nonobstant les appellations qui en pourront être interjetées, & que les appellans seront tenus de mettre en état d'être jugées dans l'année, si non, elles sortiront leur plein & entier effet.

Je ne sache pas qu'ils se soit présenté aucune occasion de faire usage de cette Déclaration du Roi.

Seront rendus, &c. en nature, ou s'ils ont été vendus les deniers en pro-

venans ; mais pour le droit de vendre les effets durant le temps de la réclamation , les Officiers de l'Amirauté ne l'ont qu'en trois cas ; savoir , par l'art. 13 , pour payer les salaires des ouvriers , lorsqu'il ne se présente point de réclamateur dans le mois pour y satisfaire ; & par l'art. 15 , lorsque le dommage arrivé aux marchandises est tel qu'il ne peut être réparé , ou que les marchandises ne peuvent être gardées sans perte considérable ; ce qui suppose , ou qu'en les gardant l'avarie ne pourroit qu'augmenter considérablement , ou que les frais de garde en absorberoient ou diminueroient trop la valeur ; & par l'art. 27 ci-après , lorsqu'à l'égard des effets sauvés sur les flots ou tirés du fond de la mer , il n'est pas possible d'en délivrer le tiers en nature à ceux qui les ont sauvés.

Hors delà il y a nécessité de garder les effets en nature durant l'an & jour ; & cela résulte , tant du présent article & des deux autres ci-dessus , que de la disposition de l'art. 2 du Règlement du 23 Août 1739 , tit. des bris , &c. qui ne parle que de la vente des effets naufragés qu'après l'an & le jour de la réclamation.

Mais après l'an & jour , tout ce qui n'aura pas été réclamé doit être vendu par les Officiers de l'Amirauté aux termes dudit article 2 du Règlement ; & suivant l'art. 3 le produit de la vente doit être remis , moitié au receveur de M. l'Amiral , & l'autre moitié au trésorier des invalides , comme étant aux droits du Roi , les frais de justice & de sauvement préalablement levés.

En payant les frais faits pour les sauver. Rien n'est plus juste ; mais les propriétaires n'en sont quittes pour cela , qu'à l'égard des effets sauvés pendant ou à la suite du naufrage , ou de ceux trouvés sur les greves ou près du rivage. S'il s'agit d'effets trouvés sur les flots en pleine mer ou tirés du fond de la mer , la réclamation n'a d'effet que pour les deux tiers , & l'autre tiers appartenant de plein droit à ceux qui ont sauvé les effets , & cela avec exemption de tous frais : *infra* , art. 27.

DÉCLARATION DU ROI,

Concernant les Naufrages maritimes.

Donnée à Versailles le 15 Juin 1735.

LOUIS , par la grace de Dieu , Roi de France & de Navarre : A tous ceux qui ces présentes Lettres verront , Salut. L'attention que nous donnons aux avantages que le commerce maritime peut procurer à nos sujets , nous ayant porté à faire examiner les dispositions des Ordonnances concernant les naufrages qui arrivent tant en mer que sur les côtes , nous avons reconnu que , quoiqu'il ait pourvu par l'Ordonnance du mois d'Août 1681 , liv. 4 , tit. 9 , & par celle du mois de Novembre 1684 , liv. 4 , tit. 11 , à ce qui pouvoit regarder cette matière , en

accordant le délai d'un année aux propriétaires de navires & autres bâtimens de mer & des marchandises naufragés sur les côtes , pour en pouvoir faire les réclamations ; l'expérience nous a fait connoître qu'il est des naufrages tels que ceux qui arrivent en pleine mer , ou à la portée des côtes , dont il ne reste aucun indice permanent sur la surface des eaux , & qui causent des pertes immenses pour nos sujets , faute d'avoir prescrit ce que les propriétaires & intéressés doivent faire pour relever lesdits bâtimens & retirer les marchandises & effets naufragés dans un délai con-

pétent, nous avons cru devoir exciter ceux de nos sujets qui voudront faire les dépenses nécessaires pour entreprendre de relever & retirer du fond de la mer lesdits bâtimens & effets naufragés, en leur accordant la pleine propriété, sauf notre droit & celui de l'Amiral, ainsi qu'il sera ci-après expliqué : à quoi nous croyons devoir nous porter avec d'autant plus de justice, que sans cette attention tout ce qui se trouve ainsi submergé demeure totalement perdu, sans aucune ressource pour les parties intéressées, au lieu qu'en excitant l'émulation de ceux de nos sujets qui se trouveront capables & en état de faire ces sortes d'entreprises, tout ce qui se trouvera ainsi sauvé peut former un objet d'utilité réelle pour notre Etat : à ces causes & autres à ce nous mouvans, nous avons dit & déclaré, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plait

ARTICLE PREMIER.

Que ce qui a été prescrit par nos Ordonnances de 1681 & de 1684, concernant les naufrages, bris & échouemens des vaisseaux & chargemens sur les côtes de notre Royaume soit exécuté selon sa forme & teneur.

II. Ordonnons que pour ce qui concerne les naufrages qui sont arrivés & arriveront en pleine mer, ou à la portée des côtes, sans qu'il en reste aucun vestige permanent sur la surface des eaux, les propriétaires ou intéressés aux bâtimens & marchandises de leur chargement ainsi naufragés, ou leurs commissionnaires soient tenus de faire dans deux mois, à compter du jour de la nouvelle du naufrage, leur déclaration au greffe de l'Amirauté du ressort où ledit naufrage sera arrivé, qu'ils entendent entreprendre le relevement du fond de la mer & le sauvement des bâtimens, marchandises & effets submergés, & d'y faire travailler dans le cours de six mois, à compter du jour de la première nouvelle du naufrage, sinon & à faute de ce faire dans ledit délai de deux mois, & de faire travailler au sauvement dans ledit délai de six mois ci-dessus prescrit, lesdits propriétaires & intéressés demeurent déchus de tout droit de réclamation.

III. Voulons qu'après lesdits délais expirés, il soit loisible à ceux de nos sujets auxquels nous en accorderons la permission par des brevets qui seront expédiés par le Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, & enrégistrés au greffe de l'Amirauté du ressort, de faire construire les vaisseaux & machines qu'ils jugeront à propos, à l'effet d'entreprendre le rele-

vement & sauvement desdits bâtimens, marchandises & effets naufragés, lesquels bâtimens, marchandises & effets ainsi tirés du fond de la mer & sauvés leur appartiendront en toute propriété, à l'exception toutefois d'un dixième pour Nous, & de pareil dixième pour l'Amiral, qui seront prélevés sur le total de ce qui sera sauvé, nous réservant néanmoins la liberté de gratifier lesdits entrepreneurs de partie ou du total de notre dixième, selon les circonstances du sauvement, par des brevets qui seront pareillement expédiés par le Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, & enrégistrés au greffe de l'Amirauté, sans aucune autre formalité.

IV. Ordonnons qu'il sera établi sur les bâtimens destinés auxdites entreprises un écrivain qui sera tenu de faire un inventaire exact & fidele des choses qui seront sauvées & tirées du fond de la mer, lequel inventaire sera signé, tant par le capitaine ou maître & autres principaux officiers, que par ledit écrivain, dont sera remis un double au greffe de l'Amirauté, pour, sur ledit inventaire, ainsi que sur les rapports & vérifications qui seront faits au retour, être procédé par les Officiers de l'Amirauté à la vente & aux liquidations desdits effets, ainsi & en la forme prescrite par les Ordonnances de 1681 & 1684.

V. Voulons qu'en cas de contestation entre les propriétaires & intéressés, tant aux bâtimens & machines destinés auxdites entreprises, que sur le partage du produit des effets tirés du fond de la mer & sauvés, ensemble sur la liquidation d'iceux, circonstances & dépendances, elles soient jugées par les Officiers de l'Amirauté, dans le ressort de laquelle l'armement aura été fait, & que les Sentences qui seront par eux rendues, soient exécutées par provision, nonobstant les appellations qui en pourront être interjetées, & que les appellans seront tenus de mettre en état d'être jugées dans l'année, sinon & à faute de ce faire dans ledit temps & icelui passé, lesdites Sentences sortiront leur plein & entier effet. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers, & les gens tenant nos Cours de Parlement, que ces Présentes ils fassent lire, publier & régistrer, & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts, Réglemens, Coutumes & Privilèges à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par ces Présentes. Voulons qu'aux copies d'icelles collationnées par l'un de nos Conseillers Secrétaires, foi soit ajoutée comme à l'original. Car tel est

notre plaisir , en témoin de quoi nous avons fait le vingtième. *Signé* , LOUIS. *Et plus bas* ,
mettre notre scel à cesdites présentes. Donnée par le Roi , PHELYPEAUX. Et scellée du grand
à Versailles le 15 Juin 1735. Et de notre regne Sceau de cire jaune.

A R T I C L E X X V .

LES propriétaires seront tenus de justifier leur droit par connoissemens , polices de chargement , factures & autres semblables pieces ; & les commissionnaires en outre leur qualité *par un pouvoir suffisant*.

IL ne seroit pas naturel de remettre les effets à quiconque se présenteroit pour les réclamer ; ainsi il faut que les réclamateurs justifient leur droit & qu'ils en rapportent les preuves indiquées par cet article ; savoir , en ce qui concerne le corps du navire ou ses débris , l'acte de propriété ou la déclaration faite au greffe de l'Amirauté avant le départ du vaisseau. De sorte qu'un contrat d'affrètement ne suffiroit pas , parce qu'il se peut qu'on affrète un navire sans en être propriétaire en entier , & qu'il n'y a que les propriétaires qui aient droit de réclamer. Il faut néanmoins excepter l'armateur reconnu pour tel , parce qu'il représente de droit tous les propriétaires du vaisseau , non le capitaine ou maître , si ce n'est au cas que le navire puisse être relevé de son échouement & mis en état de continuer son voyage. Mais en fait de naufrage , sa qualité étant cessée , il ne peut avoir droit de réclamer qu'en vertu d'une procuration de chaque intéressé au navire , ou de l'armateur.

Quant aux marchandises , il faut distinguer les effets de la cargaison de ceux des marchands chargeurs. Pour être reçu à réclamer les premiers , à défaut de connoissement ou polices de chargement , car c'est la même chose aux termes de l'Ordonnance , la facture générale de la cargaison suffira ; mais à l'égard des chargemens des particuliers , il faut naturellement produire les connoissemens , au moins en temps de paix , où il est facile d'en envoyer des doubles par d'autres navires. Cependant , comme notre article ajoute *& autres semblables pieces* , il faut dire que la facture générale du chargement du navire suffira aussi , & même que des factures particulieres , accompagnées de lettres d'avis de la part des chargeurs , seront des pieces supplétives , du moins à l'effet d'accorder la main-levée provisoire , sauf aux Officiers de l'Amirauté à exiger d'autres preuves en définitive , suivant les circonstances.

Mais il seroit dangereux d'admettre , comme le pense le Commentateur , la simple preuve testimoniale , dans le cas où tous les papiers du navire seroient perdus dans le naufrage ; non seulement à l'égard du navire , parce que le droit de propriété n'est pas de nature à être prouvé par témoins , & qu'il est facile d'en avoir les preuves par des secondes grosses des actes s'il y en a eu ; mais encore en ce qui concerne les marchandises ; parce que les preuves de leur chargement s'envoient par *duplicata* en d'autres navires. De sorte que je n'admettrois la preuve testimoniale même en cette partie , qu'autant qu'il y auroit un commencement de preuve par écrit , ou qu'il ne seroit question que de quel-

ques effets, mis par des passagers ou autres dans leurs coffres; ou enfin du cas particulier remarqué sur l'art. 12 du titre du jet & de la contribution.

Du reste, le plus ou le moins de preuves à exiger dépend de la prudence du Juge, qui ne décide jamais que sur les conclusions du Procureur du Roi, & sur la réponse, tant du receveur de M. l'Amiral que du trésorier des invalides. Mais qu'on ne soit pas effrayé du nombre de ces contradicteurs; animés d'un même esprit, ils cherchent moins à former des difficultés, qu'à rendre exactement justice, en distinguant les vrais réclamateurs de ceux qui se présenteroient sans avoir droit de réclamer.

Par un pouvoir suffisant; c'est-à-dire, par une procuration authentique & en bonne forme, générale ou spéciale, accompagnée des pièces justificatives que devoit produire celui au nom duquel la réclamation se fait, s'il se présentoit en personne. Un pouvoir sous signature privée ne suffiroit pas, si ce n'est pour une délivrance provisionnelle, le porteur d'ordre étant un homme de probité & d'une solvabilité reconnue.

ARTICLE XXVI.

SI les vaisseaux & effets échoués ou trouvés sur le rivage, ne sont point réclamés dans l'an & jour, *ils seront partagés également entre nous, ou les seigneurs auxquels nous aurons cédé notre droit*, & l'Amiral; les frais du sauvement & de justice préalablement pris sur le tout.

CET article, le suivant, le vingt-neuvième & le trente-sixième qui, à défaut de réclamation des effets échoués ou trouvés sur le rivage, en ordonnant le partage égal entre le Roi ou les Seigneurs à qui il aura cédé son droit, & l'Amiral; n'ont pas introduit un droit nouveau, puisque la même décision avoit déjà été portée par l'Ordonnance de 1543, art. 11 & 12, & par celle de 1584, art. 20 & 21; mais il n'étoit pas moins intéressant de la renouveler & de tenir la main à son exécution; non plus à la vérité pour abolir & proscrire l'ancien usage barbare pratiqué durant tant de siècles dans le cas des bris & naufrages, puisque depuis long-temps il n'étoit plus observé: mais pour faire rentrer la Souveraineté dans la possession paisible d'un de ses plus beaux droits, que les Seigneurs avoient usurpé à l'envi, principalement ceux qui avoient des terres un peu considérables voisines de la mer.

Tous ou presque tous s'étoient hautement attribué la propriété du rivage de la mer, avec droit de bris & naufrages & droit d'épave de mer. Ils affectoient de les employer dans leurs aveux & dénombremens; il y en avoit même qui confrontoient leurs terres: les uns à l'Espagne, les autres à l'Angleterre, la mer entre-deux. A leur exemple, de moindres Seigneurs, dès qu'ils avoient la haute justice, s'arrogèrent les mêmes droits & se donnoient les mêmes licences. En Picardie, ces droits étoient connus sous le nom de *lagan*, & ce terme servoit à exprimer tout ce que le flot de la mer jette à la côte. *Jus istud appellabant quod dominis feudorum competebat in rebus, quas ad littus ejiciebat maris æflus, ratione cujus, quid quid navis naufragium passa contineret, eorum*

erat, Ducange, *verbo lagan*. C'étoit la manie du temps, & l'on ne pouvoit se persuader que c'étoient là des droits vraiment royaux. Il est même encore aujourd'hui qui pensent que ce n'est que la loi du plus fort qui l'a décidé.

Cependant, indépendamment même des preuves que fournissent les autorités les plus respectables & les exemples de tous les siècles; les seules lumières de la raison & du bon sens suffiroient pour montrer que ces droits sont effectivement & ne peuvent être que des droits de Souveraineté.

En effet, le domaine de la mer servant de bornes aux côtes d'un Etat, domaine qui dans les premiers principes du droit appartenait à la communauté, est dévolu essentiellement au Souverain, comme réunissant dans sa personne tous les droits & les intérêts de la communauté, à raison de la puissance publique qui réside en lui seul. A ce titre, le domaine de la mer lui appartient donc au nom & comme chef de la nation, à l'exclusion de tous Seigneurs particuliers, qui ne sont que des membres de la nation. Or, si le domaine de la mer lui appartient, le rivage qu'elle baigne lui appartient aussi; & par une autre conséquence également nécessaire, tout ce qui est trouvé sur les flots ou qui est tiré du fond de la mer, & tout ce qu'elle jette à la côte lui appartient tout de même à défaut de réclamation de la part des propriétaires de ces choses.

Le droit de bris & naufrage & d'épave de mer est donc essentiellement un droit régalien; & delà il s'ensuit qu'étant imprescriptible de sa nature, nul ne peut en jouir, ou du moins en conserver la possession, qu'en vertu d'une concession expresse du Roi.

S'il faut après cela des autorités & des exemples pour montrer effectivement que ce droit a toujours été regardé comme une annexe de la Souveraineté; à Selden, Auteur Anglois, qui dans son traité intitulé *mare clausum, seu de dominio maris*, établit cette proposition en cent endroits, comme une vérité reconnue chez toutes les nations anciennes & modernes, & aux différens traits déjà rapportés sur le présent titre, du nombre desquels sont la Supplique de Eumedon à l'Empereur Antonin, les loix mêmes par lesquelles le fisc avoit dérogé au droit de bris & naufrage, l'Edit de l'Empereur Andronic Comnene, l'Edit d'Henri III, Roi d'Angleterre, Duc d'Aquitaine, de l'an 1226, la réponse du Connétable de Montmorenci aux Ambassadeurs de l'Empereur, avec la remarque de Bodin, & l'Ordonnance de Sigismond, Roi de Pologne; à tout cela, dis-je, on peut joindre ce passage de Juvenal, *res fisci est quodcumque natat*, & cet aveu des anciens Jurisconsultes: *Lex est, naufragium esse publicanorum, ut naufragia ad publicanos pertineant*.

Loccenius, Auteur Suédois, *de jure maritimo*, lib. 1, cap. 7, n. 10, établit aussi comme un principe incontestable, qu'au défaut de réclamation, les effets naufragés ou trouvés sur le rivage, appartiennent au fisc à titre de souveraineté; il ajoute, fol. 78, que c'est un droit reconnu royal, tant en Suede que dans tous les pays du Nord, dans la Prusse & dans les Pays-Bas; & cela, ajoute-t-il encore, fol. 79, en considération des feux que les Souverains doivent entretenir pour la sûreté de la navigation, des précautions qu'ils prennent pour écarter les pirates, des dépenses où les engage la construction des ports & des fortifications qui en défendent l'entrée, enfin de la protection qu'ils accordent à ceux qui sont obligés de s'y réfugier; ensuite, poursuit-il, que c'est moins un gain qu'ils font en cela, qu'une sorte de dédommagement qui leur

leur en revient, *ut jam non esset prædæ species sed renumeratio quædam imper-*
sarum & operæ.

Regnier Sixtein, d'autres écrivent Siffin, célèbre Jurisconsulte Allemand, traité des droits royaux, liv. 2, chap. 2, justifie tout de même que ce droit-ci est royal; & c'est un principe que Puffendorff suppose universellement reçu, traité du droit de la nature & des gens, liv. 4, chap. 6.

Mais pour venir à des autorités qui nous touchent de plus près, comme particulières à la France; outre le passage de Hildeberg, cité par Cleirac, sur le 26^e. art. des Jugemens d'Oleron, pag. 95, & par notre Commentateur, sur l'article premier ci-dessus; passage qui, en blâmant l'ancienne cruauté dont on ufoit dans les naufrages, ne prouve pas moins que le profit en revenoit au fisc, en ces termes, *quiquid evadebat ex naufragiis totum sibi fiscus lege patriæ vindicabat, passosque naufragium miserabilius violentia principis spoliabat, quam procella*: nous avons aussi les Lettres-Patentes du mois d'Avril 1364, portant exemption du droit de naufrage en faveur des marchands du Royaume de Castille trafiquans en France; privilege accordé par Charles V, & confirmé en Juin 1391, Mars 1397, Janvier 1405, par Charles VI, Charles VII, Louis XI & Charles VIII. Or pour accorder ainsi l'exemption du droit de naufrage, il falloit que ce droit fût reconnu appartenir à la Couronne. Aussi le même Roi, Charles V, en donnant le Gouvernement de l'Isle d'Oleron aux Montmort, freres, se réserva-t'il expressément le droit de bris & naufrage, avec le droit de ressort ès causes d'appel devant le Gouverneur de la Rochelle, dans la commission qui leur fit expédier le 18 Mars 1372.

Nous avons encore pour autre antique monument, la très-ancienne Coutume de Bretagne, rédigée en 1330, confirmée, tant dans la réformation qui en fut faite en 1539 que dans la dernière de l'an 1580. Dans les trois rédactions & réformations on trouve le même article, conçu en ces termes. *De toutes les noblesses qui sont dûes au Prince seulement, nonobstant qu'autres ayant accoutumé d'en user, ils n'en jouiront s'ils n'avoient titres certains.* Et sur cela tous les Auteurs Bretons, Duboisgelain, en son Traité des droits royaux, des bris & brefs; d'Argentré, dans son Histoire de Bretagne, liv. 2, chap. 4, & liv 5, chap. 12, que dans son Commentaire, soit sur l'art. 56 de l'ancienne coutume, soit sur le 51 de la nouvelle; Belordeau & M. de Perchambaud, sur le même art. 51, demeurent d'accord que ce mot *noblesses* comprend sans difficulté, entre plusieurs droits, celui de bris & naufrage.

Or, si de tout temps en Bretagne ce droit a appartenu au Duc de Bretagne à titre de souverain, à l'exclusion de tous Seigneurs, il est évident que dans le reste de la France ce droit appartenoit tout de même essentiellement au Roi.

C'est aussi ce qu'attestent tous nos Auteurs, qui ont traité la matiere, entr'autres Chopin, *de domanio*, lib. 1, cap. 15; la Popeliniere, Traité de l'Amiral, chap. 14, pag. 71; Carondas, sur le Code Henri, liv. 20, tit 7, art. 28, fol. 609 qui en donne cette raison décisive » que le Roi est souverain Seigneur des mers qui s'étendent à l'entour de son Royaume, par le » moyen de ce qu'en sa puissance est transféré tout le droit des choses qui » étoient communes & universelles par le droit naturel ou des gens.

On seroit étonné après cela de voir que les Seigneurs se fussent attribués

ce droit, si l'on ne savoit pas, qu'au passage de la seconde, à la troisième race de nos Rois, les Seigneurs en s'appropriant & rendant héréditaires les fiefs qu'ils ne tenoient qu'à vie, usurperent en même temps, non seulement la justice avec les droits en dépendans, mais encore les droits régaliens, jusqu'à celui de faire battre monnoye, d'accorder des lettres de légitimation, &c.

Il est vrai que nos Rois ayant peu à peu recouvré la majeure partie de ces droits, il y a encore lieu de demeurer surpris de ce qu'ils ne rentrèrent pas de même en possession de celui de bris & naufrage, & d'épave de mer; mais la surprise cessera si l'on considère que ce n'est pas les Edits des 12 Février 1576 & 2 Août 1582, confirmés par l'Ordonnance de 1584, art. 22, que la connoissance des naufrages & échouemens a été spécialement attribuée aux Juges de l'Amirauté, à l'exclusion de tous autres.

Avant ce temps-là, les Juges ordinaires des Seigneurs connoissant des naufrages arrivés dans leur district, il étoit d'autant plus naturel qu'ils suivissent leur penchant ordinaire à favoriser leurs Seigneurs, qu'en cette partie ils y trouvoient leur compte.

Par la même raison, depuis, & long-temps encore après, il en dut aussi être de même, soit parce que les Jurisdictions de l'Amirauté n'étoient pas assez multipliées alors pour vaquer par-tout, soit parce que l'ordre observé aujourd'hui par le moyen des gardes-côtes, n'étoit pas encore établi; soit enfin parce qu'il faut du temps pour affermir toute attribution particulière de juridictions contre la jalousie toujours renaissante des juridictions ordinaires.

Et voilà comment les Seigneurs furent si longtemps dans leur usurpation, par rapport au droit de bris & naufrage, tant au préjudice du Roi que de l'Amiral; mais le pays où le remède fut le plus difficile & vint le plus tard, ce fut la Bretagne, & cela parce qu'il n'y avoit aucun siege d'Amirauté établi dans cette Province, n'y en ayant point eu d'érigé avant l'Edit de 1691.

Avant cette époque, c'étoient les Juges ordinaires des Seigneurs qui connoissoient des bris, naufrages & épaves de mer, & généralement de toutes les causes maritimes, comme des procès ordinaires; & cet usage subsista jusqu'à l'Ordonnance de 1684, qui est pour la Bretagne ce qu'est la présente Ordonnance pour le reste du Royaume.

Il subsista, dis-je, jusqu'à cette Ordonnance de 1684, qui le supprima par l'art. 13 du tit. premier, au moyen des défenses qui furent faites à tous Juges & Officiers de la Province, autres que ceux des Justices ordinaires royales, de connoître en première instance des causes & matieres maritimes. Nouvel arrangement, qui cessa sept ans après, au moyen de l'Edit de 1691, portant création des sieges d'Amirauté en Bretagne, avec attribution spéciale de juridiction pour ces mêmes causes & matieres maritimes, à l'exclusion de tous autres Juges ordinaires & royaux, nonobstant l'art. 13 de ladite Ordonnance de 1684, auquel il fut expressément dérogé.

Par-là, la regle se trouva uniforme par tout le Royaume, sauf le privilege du varec pour la province de Normandie, dont il sera parlé ci-après, sur les articles qui en contiennent l'exception; & il ne resta plus de ressource ou de prétexte aux Seigneurs pour soutenir leur usurpation, que dans leur longue possession & dans ce qu'ils appelloient leurs titres.

Mais du côté de la possession, ce qui comprenoit tous les actes de juridiction, les baux, les pancartes & généralement tous les actes justificatifs de la perception des droits de bris, naufrages & épaves de mer, c'étoit une foible ressource s'agissant des droits régaliens, attendu qu'ils sont imprescriptibles de leur nature : maxime généralement reconnue comme un principe incontestable & consignée, par rapport même à ce droit ci en particulier, dans la coutume de Bretagne.

A l'égard des titres, par la même raison que ces droits sont imprescriptibles, il étoit naturel de conclure sans hésiter qu'ils n'avoient pu être détachés de la Couronne que par une concession spéciale du Roi, ce qui imposoit par conséquent à chaque Seigneur la nécessité de produire l'acte précis de la concession, ou du moins quelques actes énonciatifs, formellement approuvés par le Roi ; ce qui fit naître la question de savoir si les aveux & dénombremens n'étoient pas des actes supplétifs au défaut de représentation du titre primordial, au moins lorsqu'ils avoient été reçus & vérifiés à la Chambre des Comptes.

Mais cette question-là même ne pouvoit plus faire de difficulté après la décision formelle de d'Argentré, sur la Coutume de Bretagne, qui avoit déjà réglé ce que porte le présent article de notre Ordonnance ; savoir, que nul Seigneur ne peut prétendre les droits de bris, naufrages & d'épaves de mer, qu'en vertu d'une concession spéciale du Prince.

Or, d'Argentré, sur l'art. 56 de la Coutume de Bretagne, not. 4 & 5, examinant d'abord de quel nature doit être le titre, dit : *nec tamen in subjecta materia regatium, qui vis titulus & vulgaris sufficit, sed est necessarium ab eo haberi qui omnino dare potuerit. Dari vero nequit nisi à principè summo in regalibus.*

Puis venant aux aveux & dénombremens, il ajoute : *undè fit ut nec dinumeramenta & professiones feudales, nec tenuræ ut loquuntur, ad id valeant, sive intra tempora sint impugnandi, sive preterierint, propter inutilitatem possessionis quæ titulo non confirmatur . . . nec quisquam ad confirmandam possessionem, patientiam officialium regionum apponat, quæ regi obesse non debet.*

Non valet igitur possessio, quam libet continuata, ad obtinendum provisionem in materia regatium, nec ea rectè probatur tenuriis dinumeramentis aut professionibus, ubi omnino titulus probandus est, & jus commune possessioni resistit, & ordinatio eam infringit & debilitat.

Cette décision est en effet dans les vrais principes, dès qu'il est avéré que les droits de bris & naufrage ne sont pas de simples droits seigneuriaux, mais des droits royaux & de souveraineté ; car suivant l'observation judicieuse de l'auteur du mémoire pour feu M. le Comte de Toulouse, contre Madame la Duchesse de Lefdiguiere : » des aveux & dénombremens peuvent bien servir » au défaut de la première investiture pour régler les droits des fiefs entre » le vassal & le suzerain : mais non pour décider des droits royaux entre le » Prince & le sujet. C'est inutilement qu'on comprendroit dans des aveux des » droits qui ne dépendent point du fief, qui par leur nature ne sont point censés » compris dans la concession du fief & qui ne sont point présumés cédés par » le Roi, si l'on n'en rapporte l'acte de cession en bonne forme, enregistré » en la Chambre des Comptes ; en sorte que quand, par négligence ou par » facilité, les Officiers du Roi auroient laissé passer un droit de cette qualité

» dans des aveux & dénombremens , cela ne feroit point un titre contre
» le Roi , les aveux ne pouvant établir qu'une possession , & toute possession
» étant inutile où il faut un titre exprès.

Du moins est-il vrai que des aveux ne pourroient suppléer le titre de concession , qu'autant que le premier vérifié feroit une mention expresse du titre , lequel feroit visé dans l'Arrêt de vérification , ou qu'en cas de contestation sur quelques aveux , par rapport à ce droit , la vérification en eût été faite ensuite purement & simplement.

Mais , quelque titre qu'un Seigneur puisse avoir à ce sujet , son droit est nécessairement borné à celui du Roi , sans préjudice de celui de l'Amiral ; c'est-à-dire , que tout ce qu'il peut prétendre alors , comme ayant les droits cédés du Roi , c'est de partager par moitié avec l'Amiral le profit des bris , naufrages , épaves de mer. La raison est que le Roi ayant attribué à l'Amiral la moitié de ces profits éventuels dès l'instant de la création de cette importante charge : quelque cession qu'il ait pu faire dans la suite , concernant ces mêmes droits , elle a dû nécessairement être bornée à la moitié qu'il s'en étoit réservée.

Et c'est ce qui a été solennellement jugé par Arrêt du Parlement de Rennes du 8 Février 1707. Cet Arrêt intervenu sur le procès dont il vient d'être parlé , mû entre M. le Comte de Toulouse , Amiral de France & Gouverneur de Bretagne , & Madame la Duchesse de Lesdiguiere & de Retz , en maintenant cette Duchesse dans la possession de percevoir le droit royal des bris , naufrages & épaves de mer dans l'étendue de son Duché de Retz , comme ayant la cession du Roi ; maintint en même-temps M. le Comte de Toulouse , comme Gouverneur de Bretagne , & en cette qualité Amiral de cette Province , dans la possession de lever la moitié de ce même droit , dont le partage seroit fait entre lui & la Duchesse , de la même manière qu'il se faisoit entre le Roi & lui par-tout ailleurs où le Roi n'avoit pas cédé son droit.

La Duchesse de Retz ne borroit pas là ses prétentions , elle vouloit encore non seulement s'attribuer le droit de donner des congés aux vaisseaux sortant des ports de son Duché , mais encore que ses Officiers connussent , comme par le passé , des naufrages qui pourroient arriver aux côtes du même Duché , mais par ce même Arrêt elle fut déboutée de ces deux autres chefs de demande , & M. le Comte de Toulouse fut maintenu dans le droit exclusif de délivrer les congés aux vaisseaux sortant des ports du Duché de Retz , comme de tous autres ports de France ; & en ce qui concerne la Jurisdiction , il fut décidé que les Officiers de l'Amirauté de Nantes auroient seuls la connoissance des bris , naufrages & épaves qui arriveroient sur les côtes dudit Duché de Retz , comme dans le reste de leur district.

Une observation à faire , est que M. le Comte de Toulouse ne fut confirmé dans la possession de tous ces droits que comme Gouverneur de Bretagne , parce que ce n'étoit qu'en cette qualité qu'il avoit les droits d'Amirauté en Bretagne , l'Amirauté de France n'ayant aucune influence sur celle de Bretagne , comme je l'ai observé plus au long sur le tit. de l'Amiral. Cela n'a point changé depuis , & actuellement M. le Duc de Penthièvre n'est Amiral de Bretagne comme du reste de la France , que parce qu'il est pourvu , comme l'étoit feu M. le Comte de Toulouse , du Gouvernement de Bretagne.

D'un autre côté, si Madame la Duchesse de Retz fut maintenue dans le droit de partager les profits des bris, naufrages & épaves de mer avec M. le Comte de Toulouse, Gouverneur, & par-là Amiral de Bretagne, ce ne fut qu'en vertu des titres géminés qu'elle produisit en sa faveur. D'où il s'ensuit que ce n'est ni le titre des terres voisines de la mer, quelque éminent qu'il soit, comme celui d'ancienne Baronnie, de Comté, de Marquisat ni de Duché, qui peut faire maintenir des Seigneurs en possession de ce droit, quelque longue qu'elle soit, mais la seule concession du Roi rapportée en original ou énoncée dans des aveux anciens, bien suivis, ou autres actes anciens faisant pleine foi en justice.

Dans l'Amirauté de la Rochelle, il y a encore plusieurs Seigneurs qui prétendent les droits de bris, naufrages & échouemens sur les côtes de leurs Terres : il en est même qui, à l'insu des Officiers de l'Amirauté, ont pris connoissance, par les Officiers de leur Jurisdiction, des effets échoués à la côte, & qui, à défaut de réclamation, en ont appliqué le produit à leur profit, au mépris de la présente Ordonnance. Mais de tous ces Seigneurs, il n'y a jusqu'à présent que ceux de Fourras & de la Baronnie de Châtel-Aillon qui aient obtenu la confirmation de ce droit.

Depuis plusieurs années, M. François-Louis Gréen de St. Marsault, Seigneur, Baron de Châtel-Aillon, s'étoit pourvu au Bureau de la Commission établie pour la vérification des droits maritimes, & y avoit produit ses titres, à la faveur desquels & de son ancienne possession, il avoit présenté requête, tendante à être maintenu dans la jouissance des droits *d'eau, pêche, & défend, rivages, épaves, bris & naufrages, &c.*

Après quelques Jugemens interlocutoires, il est enfin intervenu un Arrêt au Conseil d'Etat du Roi, le 27 Septembre 1757, qui, conformément à l'avis de MM. les Commissaires, a maintenu ledit Seigneur de Châtel-Aillon dans le droit de bris, naufrage & échouement sur les côtes de sa Baronnie, pour en jouir conformément à la présente Ordonnance ; c'est-à-dire, à l'effet de partager le produit des effets échoués par moitié avec M. l'Amiral, faute de réclamation dans l'an, & à la charge de prendre sa portion des mains des Officiers de l'Amirauté.

Si le Seigneur de Châtel-Aillon a été ainsi confirmé dans le droit de bris, naufrage & échouement, c'est sans doute parce que la Baronnie de Châtel-Aillon avoit été donnée originairement par le Roi, Charles VII. au Comte de Dunois, chef de la maison de Longueville, pour en jouir par lui & ses successeurs mâles, avec les mêmes droits que le Roi y avoit ; que depuis cette donation, le Comte de Dunois & ses successeurs de la maison de Longueville avoient toujours joui du droit de bris & naufrage, & qu'après eux, les auteurs du sieur Gréen de Saint Marsault, acquéreurs de cette Baronnie depuis 1615, avoient continué la jouissance de ce même droit.

Il est vrai qu'après l'extinction de la ligne masculine du Comte de Dunois finie en la personne de Louis - Charles d'Orleans de Longueville, décédé le 4 Février 1694, la Baronnie de Châtel-Aillon avoit été déclarée réunie à titre de réversion au domaine de la Couronne, par Arrêt du Conseil du 9 Mars de la même année ; mais comme la maison de Saint Marsault avoit fait plusieurs augmentations & améliorations, qu'elle avoit unies & incorporées à cette Ba-

ronnie, & que la désunion de ces acquisitions & améliorations auroit été trop embarrassante, pour prévenir toutes difficultés & discussions à ce sujet, le Roi accepta l'échange qui fut proposé par le sieur Gréen de St. Marsault de sa Terre & Seigneurie de Dompierre, contre l'ancien corps de la Baronnie de Châtel-Aillon; & en conséquence, par contrat du cinq Février 1699, S. M. céda audit sieur Gréen de St. Marsault tout ce qui, de ladite Baronnie, dépendoit du Domaine de la Couronne, sans aucune réserve, pour en jouir de la même manière qu'il en avoit joui avant l'Arrêt de réunion, comme subrogé aux droits de la maison de Longueville.

De cette manière, le sieur Gréen de Saint Marsault, Seigneur actuel de Châtel-Aillon, ayant conservé l'intégrité de la Baronnie, il n'est pas étonnant qu'il ait été maintenu & gardé par ledit Arrêt du Conseil, du 27 Septembre 1757, dans le droit de bris, naufrage & échouement; d'autant plutôt qu'en continuant la possession de ses auteurs, successeurs des Seigneurs de la maison de Longueville, il en avoit aussi joui lui personnellement. De sorte qu'il a été jugé par cet Arrêt, qu'il a les droits cédés du Roi en cette partie, à l'effet de partager avec M. l'Amiral le produit de ce qui se trouvera échoué ou jeté par la mer aux côtes de sa Baronnie, à défaut de réclamation, sans que les invalides de la Marine, à qui le Roi a cédé en général son droit de bris, naufrage & échouement dès l'année 1712, comme il a été observé sur l'art. 11 du titre des loyers des matelots, y puissent rien prétendre.

Mais l'abus où étoit ledit Seigneur Baron de Châtel-Aillon de s'emparer par les Officiers de sa Justice, des effets naufragés & jetés aux côtes de sa Seigneurie, & de connoître des réclamations à l'insu des Officiers de l'Amirauté & au mépris de leur juridiction, a été réprimé par le même Arrêt, en tant qu'il ajoute, *sans que les Officiers de sa justice puissent prendre aucune connoissance desdits bris & échouemens; mais seulement les Officiers de l'Amirauté.*

Du reste, par rapport aux parcs & pêcheries, l'Arrêt ordonne avant faire droit, *qu'en présence du Procureur du Roi de l'Amirauté de la Rochelle, il sera, par les Officiers de ladite Amirauté, dressé procès-verbal de l'existence actuelle desdites pêcheries, de leur nature & du temps de leur établissement, pour être ensuite, par Sa Majesté, ordonné ce qu'il appartiendra.*

Et à l'égard du surplus des demandes dudit Seigneur de Châtel-Aillon, concernant le droit d'eau, pêche, & défend, rivage, &c. l'Arrêt l'a mis hors de Cour. Suit le dispositif dudit Arrêt.

Le Roi étant en son Conseil, conformément à l'avis desdits sieurs Commissaires, a maintenu & maintien ledit sieur Gréen de Saint Marsault, Seigneur de Châtel-Aillon, dans le droit de bris, naufrage & échouement sur les côtes de ladite Baronnie de Châtel-Aillon, pour en jouir conformément à l'Ordonnance de la Marine de 1681, & sans que les Officiers de sa justice puissent prendre aucune connoissance desdits bris & échouemens, mais seulement les Officiers de l'Amirauté. Avant faire droit sur la demande dudit sieur de St. Marsault, afin d'être maintenu en la possession & jouissance des pêcheries par lui prétendues sur lesd. côtes, a ordonné & ordonne, qu'en présence du Procureur du Roi de l'Amirauté de la Rochelle, il sera, par les Officiers de ladite Amirauté, dressé procès-verbal de l'existence actuel desdites pêcheries, de leur nature & du temps de leur établissement, pour ce

fait & rapporté, sur l'avis dedit surs Commissaires, être par Sa Majesté ordonné ce qu'il appartiendra; sur le surplus des demandes dudit sieur de Saint Marsault, l'a mis & met hors de Cour. Enjoint aux Officiers de ladite Amiraute de la Rochelle, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, lequel sera enrégistré en leur Greffe, lu, publié, affiché par - tout où besoin sera. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le 27 Septembre 1757. *Signé*, Pereinc de Moras.

A l'égard des sieurs Descoyeux, Seigneurs de Fourras, le même droit de bris & naufrage leur avoit déjà été confirmé, sans Arrêt du Conseil, par Jugement de Messieurs les Commissaires du 23 Août 1754, enrégistré à l'Amirauté le 14 Avril 1757, pour en jouir, est-il dit simplement, conformément à leurs tit. & aux Ordonnances & Réglemens; sur quoi il est à observer qu'il faut que leurs titres se soient trouvés bien précis, & leur possession bien exactement soutenue sans interruption, puisqu'ils ont si promptement obtenu la confirmation d'un droit qui est sans contredit du nombre des droits régaliens. Qu'ils continuent d'en jouir, à la bonne heure; mais pour la maniere de l'exercer, il n'est pas douteux qu'ils ne doivent suivre la regle établie à ce sujet par l'Arrêt du Conseil ci-dessus, concernant le Seigneur Baron de Chatel-Aillon.

Venons maintenant au particulier de notre Article, aux termes duquel les vaisseaux & effets échoués ou trouvés sur le rivage ne sont dévolus au Roi ou aux Seigneurs, ayant les droits cédés au Roi & à l'Amiral, qu'autant que la réclamation n'en aura pas été faite par les propriétaires dans l'an & jour.

Ils seront partagés également entre nous, &c. Quoique ceci confirme ce qui a été observé ci-dessus, art. 24, que, hors les trois cas qui y ont été marqués, les Officiers de l'Amirauté sont obligés de garder les effets en nature pendant l'an & jour sans les vendre; il ne s'ensuit nullement que l'an écoulé, sans qu'il se soit présenté de réclamateur, le partage effectif & en nature doive se faire des effets entre le Roi ou ayant cause, & M. l'Amiral par moitié; non seulement parce que cet article veut, comme il est juste, que les frais de sauvement & de justice soient pris sur le tout, mais encore à cause des difficultés inséparables d'un partage effectif de pareils effets.

Par cette double raison, il y a donc nécessité de vendre au profit commun du Roi & de M. l'Amiral, les effets non réclamés, au lieu d'en faire le partage entr'eux, d'autant plutôt encore que chacun seroit obligé de faire vendre sa portion. Aussi cette vente est-elle ordonnée expressément, au lieu du partage, par l'art. 2 du Règlement du 23 Août 1739; de sorte que le partage par moitié, ordonné par notre présent article, ne tombe que sur le prix de la vente, déduction faite des frais de sauvement & de justice.

Cette vente, au reste, suivant le même article 2 dudit Règlement, doit être faite par les Officiers de l'Amirauté, ceux des Classes, le Trésorier des invalides & le Receveur de M. l'Amiral présens ou dûement appelés, & par l'art. 3, le produit de la vente doit être remis, moitié au Receveur de M. l'Amiral, & moitié au Trésorier des invalides, comme étant aux droits du Roi en cette partie, par-tout & dans tous les cas où les Seigneurs ne sont pas aux droits du Roi, aussi à cet égard.

On comprend que si les effets échoués sont trouvés à la côte d'une Terre dont le Seigneur a le droit de bris, naufrage & échouement, c'est avec lui

que la vente & toute la procédure doit être faite, aussi-bien qu'avec le Receveur de M. l'Amiral, sans qu'il soit question alors du Commissaire aux Classes ni du Trésorier des invalides, comme n'y ayant plus d'intérêt; mais c'est toujours aux seuls Officiers de l'Amirauté qu'il appartient de connoître à l'exclusion de ceux du Seigneur. C'est ce qui résulte des observations ci-dessus, & ce qui a été formellement décidé par l'Arrêt du Conseil du 27 Septembre 1757, dont il vient d'être parlé, concernant la Baronnie de Châtel-Aillon.

Comme cet article, le suivant & autres, attribuent à M. l'Amiral la moitié des vaisseaux & effets naufragés, échoués ou trouvés sur le rivage, sans distinction de personnes à qui ils appartiennent; c'est-à-dire, sans aucune exception de ceux appartenans aux ennemis de l'Etat, & que, suivant qu'il a été observé par les articles premier & 18, la protection & sauve-garde du Roi s'étend indifféremment à tous vaisseaux naufragés, françois ou étrangers, amis ou ennemis, même corsaires ou pirates; il sembloit qu'il n'y avoit pas plus lieu de disputer à M. l'Amiral le droit de partager avec le Roi les effets échoués ou naufragés, appartenans aux ennemis, que ceux appartenans aux amis, encore moins par l'Arrêt du Conseil du 22 Août 1690, qui avoit préjugé la question en sa faveur.

Cependant le contraire a été décidé depuis par deux autres Arrêts du Conseil, l'un du 10 Mars 1691 & l'autre du 3 Janvier 1693, en interprétation du présent article & dudit premier Arrêt du 22 Août 1690; c'est-à-dire, qu'il a été jugé par ces deux derniers Arrêts, que le partage par moitié entre le Roi & M. l'Amiral, à défaut de réclamation, ne doit pas avoir lieu en cas de naufrage ou échouement de vaisseau ou d'effets d'ennemis de l'Etat; qu'alors tout est confisqué au profit du Roi, sans que M. l'Amiral ait rien à y prétendre; en conformité desquels Arrêts feu M. le Comte de Toulouse a toujours jugé depuis, & notamment par Jugement du 13 Avril 1711, par lequel il adjugea au Roi la confiscation en entier du navire le St. Jacques & St. Antoine de Gênes, naufragé sur les côtes de l'Amirauté de Quimper.

Dans la même affaire, les Officiers de l'Amirauté de Quimper avoient admis les réclamations faites par les François, des marchandises chargées pour leur compte dans ce navire; & par le Jugement de M. l'Amiral, il leur fut fait défenses de rendre de pareilles Sentences à l'avenir.

Il faut respecter sans doute ces décisions: cependant si la question étoit entière, il seroit difficile de goûter les raisons de cette distinction qui exclut M. l'Amiral du droit de prendre part dans les effets naufragés, sous prétexte qu'ils ont appartenus aux ennemis de l'Etat.

Car quand on dit que, dans le concours de deux droits différens appartenans à Sa Majesté, il est naturel de choisir celui qui est le plus avantageux, & par conséquent de préférer la confiscation procédante de la qualité de l'ennemi propriétaire des effets, au droit de bris & naufrage, ou d'épave de mer, parce que cette confiscation est dévolue au Roi seul, à raison de sa souveraineté; on ne prend pas garde qu'il y a là pétition de principe; c'est-à-dire, qu'on suppose la distinction déjà établie, au lieu d'en prouver la légitimité.

Quand au droit de souveraineté; il influe aussi-bien sur le cas d'un naufrage d'effets appartenans aux sujets ou aux neutres, qui ont manqué de réclamer, que sur celui d'un naufrage d'effets ennemis; & ce droit sacré est également conservé

conservé dans ces deux cas, dès que M. l'Amiral n'y prend part qu'en vertu de la concession que le Roi lui en a faite pour une moitié.

L'autre raison qu'on allégué; savoir, que par le droit de la guerre toutes confiscations des biens des ennemis appartiennent au Roi seul, par le titre de sa souveraineté, & cela avec d'autant plus de justice qu'il supporte seul tout le poids de la guerre, a quelque chose de plus imposant, sans être pour cela plus décisive.

En effet; la loi en fait de naufrage, ne mettant aucune différence entre les effets appartenans aux ennemis, & ceux qui appartiennent à d'autres, sur quel principe en faire la distinction pour restreindre la concession absolue faite à l'Amiral de la moitié de tous les effets naufragés, dont il n'y a pas de réclamation?

Dès qu'il s'agit d'effets échoués ou naufragés, qu'importe à qui ils ayent appartenu au temps de l'accident? Pour avoir appartenu aux ennemis, ce n'en sont pas moins des effets naufragés, sujets par conséquent au partage par moitié, entre le Roi & l'Amiral; puisque la loi ordonne ce partage indistinctement, & qu'elle a dû prévoir nécessairement que, parmi les effets échoués ou naufragés, il y en auroit quelquefois qui auroient appartenu aux ennemis.

Elle l'a prévu effectivement dans l'art. 18 ci-dessus; & n'ayant pas déclaré qu'alors les vaisseaux & leur chargement appartiendroient au Roi seul, on ne peut s'empêcher de conclure que cet article 18 a laissé le cas dans les termes du droit commun, expliqué dans notre article 26, qui, étant général & absolu, exclut la distinction dont il s'agit.

Il est vrai, suivant la doctrine de Grotius, de *jure belli & pacis*, lib. 3, cap. 6, depuis le §. 8 jusqu'au 23, que les choses prises sur les ennemis appartiennent de droit au Peuple ou au Souverain qui fait la guerre; & qu'elles ne peuvent être acquises à d'autres que par une concession expresse ou tacite du même Souverain. Mais en tout ceci Grotius ne parle que des choses prises sur l'ennemi dans une expédition militaire; ce qui n'ayant rien de commun avec l'échouement ou le naufrage d'un vaisseau, ne pourroit en tout cas être tiré en argument, qu'autant que l'échouement ou le naufrage, seroit l'effet & la suite de la chasse qui auroit été donnée au navire ennemi par un vaisseau de guerre du Roi. Alors il seroit naturel de considérer l'échouement comme prise faite par une expédition militaire; mais aussi alors il en reviendrait du moins le dixième à M. l'Amiral, par le droit attaché à sa charge.

Mais notre hypothèse n'est pas dans ces termes. Il est question simplement d'un échouement ou d'un naufrage fortuit causé par la tempête ou autre fortune de mer: événement tout-à-fait indépendant d'une expédition militaire, qui par conséquent exclut toute idée de prise, & réduit l'espece à un naufrage ordinaire. Or, je le répète, l'Ordonnance attribuée à M. l'Amiral la moitié de tous les effets naufragés, & non réclamés, sans excepter en aucune manière ceux qui ont appartenu aux ennemis.

Si donc il faut examiner ce qui a précédé le naufrage, ce n'est que pour juger s'il y a lieu ou non à la réclamation; & par conséquent, pour décider si le partage doit se faire sur le champ, ou si l'on doit attendre que le temps de la réclamation soit passé. Ainsi les effets étant reconnus avoir appartenu aux ennemis, tout ce que doit opérer cette circonstance; c'est que n'y ayant pas

lieu à la réclamation, le partage entre le Roi & l'Amiral doit se faire sans délai, comme il se feroit après l'an de la réclamation écoulé, si ces effets eussent appartenu à d'autres qu'à des ennemis : car enfin c'est toute la même chose, qu'il n'y ait pas ouverture à la réclamation, ou que le temps en soit passé. S'il en étoit autrement, & s'il étoit vrai de dire que la moitié des effets naufragés ne fût acquise à l'Amiral que dans le cas qu'il y auroit eu lieu à la réclamation, & qu'elle n'auroit pas été faite dans le temps; il s'ensuivroit qu'il n'auroit rien à prétendre dans les vaisseaux & effets naufragés des pirates : attendu que ceux-là n'ont pas plus de droit de réclamer que les ennemis avec lesquels on est en guerre déclarée. Cependant on n'a jamais douté que l'Amiral n'eût part dans les effets naufragés des pirates.

Cessant donc la décision des Arrêts ci-dessus, on ne voit pas qu'il y eût lieu d'admettre une distinction que ne fait pas notre Ordonnance, à l'effet d'exclure M. l'Amiral du droit de prendre part dans les effets naufragés appartenans aux ennemis.

Mais enfin, puisque cela est ainsi décidé, il faut s'y soumettre tant qu'il plaira au Roi de maintenir la rigueur de cette décision, en considérant alors ces effets comme pris sur les ennemis, plutôt que comme naufragés simplement. Mais aussi, sous ce point de vue, il me paroît juste d'en accorder le dixième à M. l'Amiral, puisque ce sont des effets maritimes, & que de toutes prises faites en mer, le dixième lui en a toujours été acquis, comme étant un des plus anciens droits de cette Charge éminente. A la vérité, ce dixième est aboli maintenant ; mais il pourroit revivre dans la suite.

Par identité de raison, si dans le vaisseau ennemi échoué, il y avoit des marchandises chargées par des François, le dixième en seroit également dû à M. l'Amiral, le tout étant déclaré de bonne prise par l'art. 7 du tit. des prises.

Et cela me paroît faire d'autant moins de difficulté, que s'il ne s'agissoit que de faire valoir la confiscation à cet égard, abstraction faite de toute idée de prise en pareil cas ; ce seroit à M. l'Amiral précisément qu'appartiendroit la confiscation des marchandises chargées pour le compte des François dans le navire ennemi. La raison est que la confiscation alors seroit une peine de la contravention commise par les François ; en un mot d'un délit maritime, & que toute confiscation qui a pour cause une contravention à l'Ordonnance de la Marine, ou un délit maritime, est au profit de M. l'Amiral, suivant les preuves rapportées ci-dessus livre premier, titre premier, art. 10.

Il me semble que cette conséquence ne peut-être éludée, qu'en considérant tous ces effets comme pris sur l'ennemi ; & à ce titre il faut convenir qu'il en appartient nécessairement le dixième à l'Amiral.

Au surplus, que M. l'Amiral ait part ou non dans la confiscation des effets des ennemis en cas de naufrage ou d'échouement, elle n'est pas moins de la compétence de l'Amirauté, comme il résulte du Jugement ci-dessus daté, rendu par feu M. le Comte de Toulouse ; & de quantité d'autres antérieurs & postérieurs : mais comme cela dépend de la matière des prises, les Officiers de l'Amirauté n'en peuvent connoître que pour faire l'instruction & préparer la décision au Conseil des prises.

ARTICLE XXVII.

SI toutefois les effets naufragés ont été trouvés en pleine mer, ou tirés de son fond, la troisième partie en sera délivrée incessamment & sans frais, en espèce ou en deniers, à ceux qui les auront sauvés; & les deux autres tiers seront déposés pour être rendus aux propriétaires, s'ils les réclament dans le temps ci-dessus; après lequel ils seront partagés également entre nous & l'Amiral, les frais de Justice préalablement pris sur les deux tiers.

L'Exception portée par cet article est jugée à tous égards; mais il faut prendre garde à ne pas l'étendre au delà de ses bornes: c'est-à-dire, comme il a été observé sur l'art. 19, à ne pas confondre les effets sauvés en pleine mer ou tirés de son fond, hors le cas d'un naufrage connu auquel on travaille actuellement, avec ceux qui sont sauvés de la même manière, par ordre ou sans ordre, à peu de distance du rivage, & à vue des travailleurs.

Dans l'un & l'autre cas, ceux qui ont ainsi sauvé des effets, sont également tenus d'en faire la déclaration dans vingt-quatre heures aux Officiers de l'Amirauté, aux termes dudit article 19, sous les peines y portées, relatives à celles de l'article 5: mais leur condition sera différente, en ce que, au premier cas, le tiers des effets appartiendra à ceux qui les auront sauvés, conformément à la disposition du présent art. & qu'au second, au lieu du tiers, ils n'auront que leurs frais de sauvement, suivant la taxe qui en sera faite, eu égard à la nature du travail. La raison est, qu'il ne s'agit pas dans ce dernier cas d'une chose perdue ou réputée abandonnée, comme dans le premier, puisqu'il est question d'un naufrage dont on est occupé à recueillir les restes & les débris.

L'espèce de notre article ainsi déterminée, il est juste, comme il l'ordonne effectivement, que le tiers des effets soit délivré sans délai à ceux qui les ont ainsi sauvés; puisque, réclamés ou non, ce tiers leur est déclaré pleinement acquis, & qu'ainsi il ne peut y avoir aucune raison pour différer de leur faire la délivrance de leur tiers. Cela au reste avoit déjà été ainsi réglé par l'Arrêt de vérification de l'Ordonnance de 1543, en expliquant l'art. 12 en cette partie.

L'art. 47 des Loix Rhodiennes, à l'égard des effets tirés du fond de la mer, en attribuoit le tiers à ceux qui les savoient sauvés à la profondeur de huit coudées, & la moitié s'ils les avoient tirés à quinze coudées. Pour ce qui est des effets sauvés sur les flots, l'art. 45 n'en accordoit que le quint. Il est mieux de ne point distinguer, & de donner le tiers dans tous ces cas.

Notre article ajoute & sans frais; ce qui signifie simplement qu'ils auront leur tiers franc & quitte de tous frais de Justice, de garde & de loyers de magasin, & nullement qu'outre leur tiers ils seront payés sur les deux tiers restans de leurs frais de sauvement. Ces frais là il est évident qu'ils les confondent en eux-mêmes, au moyen du tiers qu'ils ont dans les effets; lequel tiers ne leur est acquis qu'en considération de leur travail, & des risques qu'ils peuvent

avoir courus à ce sujet. Mais aussi il doit leur être permis de renoncer à ce tiers pour demander leurs frais de sauvement, s'ils croient y trouver mieux leur compte : car enfin l'article est en leur faveur, quoiqu'on ne feroit pas recevable à leur disputer ce tiers, sous prétexte qu'il excéderoit de beaucoup les frais de sauvement.

Notre article ajoute encore, *en espece ou en deniers* ; d'où il s'ensuit que si le partage des effets peut se faire de maniere que le tiers puisse leur en être délivré en nature, sans lésion ou inconvénient de part ni d'autre, il faudra le leur attribuer effectivement en nature, en appelant au partage toutes les parties intéressées ; & qu'au contraire si le partage n'est pas praticable, il faudra procéder à la vente judiciaire du total des effets, & délivrer sur le champ le tiers du prix en provenant à ceux qui les auront sauvés.

Reste de savoir sur cela, si, parce que l'article porte qu'ils auront ce tiers sans frais, & que ce seront les deux autres tiers qui supporteront seuls les frais de Justice ; ils doivent avoir ce tiers, sans être tenus de supporter à proportion les frais du partage, dans le cas où il pourra se faire, ou de la vente dans le cas contraire ?

La raison de douter est, qu'aux termes du Droit commun, tout partage ou tout acte supplétif à partage, doit être fait aux frais de la chose, par conséquent aux dépens de tous les part-prenans dans la chose : mais la disposition de notre article est trop claire en faveur de ceux qui ont sauvé les effets de la maniere qui y est exprimée, pour qu'on ne les regarde pas comme affranchis de la regle générale. Aussi est-il vrai que dans l'usage, leur tiers leur a toujours été délivré sans aucune déduction pour raison des frais du partage ou de la vente, non plus que des autres frais de Justice, de garde & magasinage, dont la totalité a perpétuellement été à la charge des deux autres tiers, qu'ils aient été réclamés ou non. Mais alors aussi il n'est plus question des frais de sauvement, ayant été payés ou compensés par le moyen du tiers qui a été délivré à ceux qui ont sauvé les effets.

A l'exemple des effets naufragés trouvés en pleine mer, il est naturel de conclure que si un navire abandonné de son équipage, soit après l'échouement, soit pour éviter le danger d'un naufrage imminent, soit enfin par la crainte d'être pris des pirates ou des ennemis, est trouvé en pleine mer, & sauvé, le tiers en appartiendra à celui qui l'aura sauvé ; de maniere qu'il faudra lui payer le tiers de la valeur, tant du navire que de tous ce qui s'y trouvera, sauf le recours des propriétaires contre les assureurs chargés de la baraterie de patron, & des uns & des autres contre le capitaine du navire, pour le cas où il ne sera pas excusable de l'avoir abandonné. La raison en effet étant la même que dans les deux cas de notre article, la décision ne peut être différente, que celui qui a rencontré le navire ainsi abandonné à la merci des flots, soit de la même nation ou d'une autre. Il y en a au reste un exemple assez récent au sujet d'un navire abandonné durant la dernière guerre, qui avoit été rencontré par un allié, & qui l'avoit conduit à Bordeaux.

On prétend néanmoins que Regusse rapporte un Arrêt qui a jugé qu'en pareil cas, il n'étoit dû qu'une simple récompense au lieu du tiers, à celui qui avoit sauvé & amené un navire ainsi abandonné en pleine mer, sur ce principe qu'il n'y a pas là de naufrage ; mais qu'importe dès que le naufrage en pareil cas est inévitable ?

Le partage de ce tiers doit se faire entre le propriétaire du navire & les gens de l'équipage, comme en matiere de prises; sur quoi voir l'art. 33 du tit. des prises, & l'art. premier du Traité des contrats maritimes de Cleirac.

Il n'est pas douteux que si le navire est à la part, le bénéfice dont il s'agit ne doit être rapporté à la masse commune : mais je douterois fort que les passagers dussent y prendre part, malgré l'avis contraire de Targa, à moins qu'ils n'eussent fait le service dans le navire, conjointement avec les gens de l'équipage, attendu que le profit dont il s'agit ici, n'est acquis qu'à raison du travail, l'inventeur dans la regle générale n'ayant rien à prétendre dans l'épave qu'il trouve.

Comme cet article n'attribue spécialement le tiers des effets sauvés qu'à ceux qui les ont trouvés en pleine mer, ou qui les ont tirés de son fond, & que dans l'article précédent, où il est question d'effets échoués & trouvés sur le rivage, il est dit simplement qu'à défaut de réclamation dans l'an & jour, ils seront partagés entre le Roi & M. l'Amiral, sans autre déduction que des frais de sauvement & de justice. Il est tout simple de conclure delà que l'esprit de l'Ordonnance, est que ceux qui auront sauvé des effets naufragés, autrement qu'en les trouvant sur les flots en pleine mer, ou en les tirant de son fond, n'en puissent prétendre le tiers, & qu'ils doivent se contenter des frais de sauvement dans les autres cas; que les effets ayent été rencontrés sur les greves, & sauvés sur le rivage, dans le cours des travaux ordonnés à l'occasion d'un naufrage connu, ou en toute autre circonstance. Et cette conséquence paroît d'autant plus naturelle & mieux fondée, qu'il s'agit là d'une simple épave, appelée *varec* en Normandie. Or, il est décidé par les articles de la Coutume de Normandie, compris sous le titre de *varec*, que tout ce qui est jetté par le flot sur le rivage de la mer, appartient au Seigneur voisin du rivage, sans que ceux qui l'ont trouvé y ayent aucune part; & d'un autre côté, la regle générale, en fait d'épave, est que celui qui l'a rencontrée, n'y peut rien prétendre que ses frais de sauvement.

Cependant en matiere d'épave de mer, ce qui comprend, tant ce qui est trouvé sur le rivage, que ce qui peut y être tiré avec le secours du flot, & de quelque instrument, on pourroit dire que le tiers en appartient à ceux qui ont ainsi trouvé & sauvé des effets naufragés, pourvu néanmoins que cela soit arrivé hors le temps d'un travail actuel, ordonné pour sauver les débris d'un naufrage, & qu'il ne se présente point de réclamateur dans l'an & jour.

Les raisons qui appuyent cette opinion, les voici. La présente Ordonnance n'a nullement dérogé aux articles 11 & 12 de l'Ordonnance de 1543, & aux 20 & 21 de celle de 1584, qui sans distinguer les diverses manieres de sauver les effets naufragés, en accordent indifféremment le tiers à ceux qui les ont trouvés & sauvés, dès qu'il n'est question que de l'intérêt du Roi & de l'Amiral. C'est aussi la regle que l'on suit en Suede & dans toute la mer Baltique, au rapport de Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 1, cap. 7, n. 1, quoique les loix Rhodiennes, art. 45, n'accordassent que le cinquieme à ceux qui avoient sauvé les effets sur les flots, & le dixieme à ceux qui ne les avoient sauvés qu'à la distance d'une coudée du rivage, art. 47.

La seule différence qu'il y a à cet égard entre nos anciennes Ordonnances modifiées par l'Arrêt d'enregistrement du 10 Mars 1543, & la présente, est

qu'à l'égard des effets sauvés sur les flots ou tirés du fond de la mer, les propriétaires n'avoient que deux mois pour réclamer les deux tiers qui devoient être déposés; au lieu que, par la présente Ordonnance, ils ont l'an & jour pour réclamer les effets naufragés de quelque manière qu'ils ayent été sauvés.

Mais pour ce qui est du gain du tiers attribué par ces anciennes Ordonnances, à défaut de réclamation, à ceux qui auroient trouvés des effets sur les grèves & rivages de la mer; encore un coup, la présente Ordonnance n'y a du tout point dérogé dans le précédent article, qui ne regarde que les effets sauvés à la suite d'un naufrage par des travaux faits sous les yeux & par les ordres des Officiers de l'Amirauté; & la preuve en résulte de la disposition des articles 29 & 36 ci-après.

En effet, l'art. 29, après avoir dit que les choses du crû de la mer, demeureront entièrement à ceux qui les auront tirées du fond de la mer, ou qui les auront pêchées sur les flots, ajoute, & *s'ils les ont trouvées sur les grèves, ils n'en auront que le tiers, &c.*

Voilà donc le tiers de ce qui est trouvé sur les grèves, formellement attribué à ceux qui en ont fait la rencontre & le sauvement, lorsqu'il ne s'agit que de l'intérêt du Roi & de l'Amiral. Et qu'on ne dise pas que c'est ici une espèce particulière, puisqu'il est question de choses qui n'ont appartenu à personne, comme étant du crû de la mer: car la circonstance est tout-à-fait indifférente vis-à-vis du Roi & de l'Amiral. Par rapport à eux en effet, il est absolument égal que les effets n'ayent jamais eu de propriétaire, ou qu'ils aient appartenu à quelqu'un, dès qu'ils n'ont pas été réclamés. Ainsi l'article décidant que des choses du crû de la mer, trouvées sur les grèves, le tiers en appartient à ceux qui les ont sauvées, il en résulte nécessairement qu'il en doit être de même des choses qui ont appartenu à quelqu'un, & qui n'ont pas été réclamées dans le temps.

Il n'est plus permis au reste d'en douter à la vue de l'art. 36, qui, au sujet de l'argent monnoyé, des bagues & autres effets de prix, trouvés sur un cadavre, ordonne qu'à défaut de réclamation dans l'an & jour, le partage en soit fait entre le Roi, l'Amiral & celui qui aura trouvé le cadavre avec ses effets: Car enfin il s'agit là de choses qui ont appartenu à quelqu'un. Au moyen de quoi, l'objection prise de ce que l'art. 29 ne parle que de choses qui n'ont appartenu à personne, est sans conséquence à tous égards.

Concluons donc; sans hésiter, ajoutent les partisans de cette opinion, qu'aux termes de notre Ordonnance, plus généreuse en cela que la Coutume de Normandie, le tiers des effets jettés par la mer sur les grèves & rivages, appartient à ceux qui les ont trouvés, lorsqu'ils ne sont pas réclamés dans l'an & jour, & que ce n'est que dans le cas de la réclamation qu'on peut les faire contenter des frais de sauvement, ou lorsqu'ils n'ont sauvés les effets que durant le cours des travaux ordonnés à l'occasion d'un naufrage, parce qu'alors ils ne peuvent pas être de meilleure condition que les autres travailleurs.

Il est vrai, continuent-ils encore, que dans la pratique ordinaire, ceux qui trouvent des effets à la côte hors le temps d'un naufrage, ne sont payés que de leurs frais de sauvement, tout comme ceux qui dans un naufrage, sont commandés pour y travailler. Mais si l'on en use de la sorte, c'est d'un côté qu'ils aiment mieux être payés de leurs journées pour tout salaire, sans atten-

dre le temps de la réclamation ; & que d'un autre côté , ne s'agissant presque toujours que de quelques débris de peu de valeur , l'expérience fait voir qu'ils gagnent plus en recevant le salaire de leurs journées , que s'ils prenoient le tiers du produit de la vente de ces effets. Mais cela ne décide pas de leur droit , & il n'est pas douteux que s'ils vouloient attendre que le temps de la réclamation fût passé , ils ne fussent fondés à en prétendre le tiers , au lieu du paiement de la taxe de leurs journées ou marées.

Quelqu'impofant que paroisse d'abord ce raisonnement , il n'est que spécieux néanmoins , & il ne peut tenir contre la combinaison simple & naturelle de cet article avec le précédent.

En effet , le précédent article , parlant des vaisseaux & effets échoués ou trouvés sur le rivage , veut en général & fans distinction , qu'ils soient partagés entre le Roi & M. l'Amiral , les frais de sauvement préalablement pris sur le tout.

Et celui-ci ne contient une exception que par rapport aux effets trouvés en pleine mer , ou tirés de son fond , pour en attribuer la troisième partie à ceux qui les auront sauvés de cette manière.

Ce n'est donc qu'à ceux-là que le tiers est attribué ; & pour ce qui est des effets trouvés sur le rivage ou près du rivage , il ne revient absolument à ceux qui les ont trouvés & sauvés que leur frais de sauvement.

Il n'y a donc plus à raisonner après cela , & il ne falloit point une dérogation plus formelle aux Ordonnances de 1543 & 1584 en cette partie.

Quant à l'argument tiré des articles 29 & 36 ci-après , ce ne sont que des exceptions qui servent à confirmer la règle pour le surplus.

Après tout , l'usage qui est le meilleur interprète des loix , a toujours été de n'attribuer à ceux qui trouvent des effets échoués sur le rivage , & qui les sauvent , que leur frais de sauvement.

Ce qui autoriserait même cet usage , indépendamment de la loi , si elle n'étoit pas aussi claire qu'elle l'est , c'est qu'au moyen de l'établissement des gardes-côtes dans les Amirautés , ou ce sont eux qui découvrent les premiers , les effets qui arrivent à la côte , ou s'ils sont prévenus par d'autres , ils en sont informés d'abord , & aussi-tôt ils font travailler au sauvement. Or , d'une ou d'autre manière , il n'échoit que le paiement des journées au lieu de la délivrance du tiers , parce qu'ils sont préposés par les Officiers de l'Amirauté pour recueillir & mettre en sûreté tout ce qui vient à la côte.

Ne seroit-il pas ridicule au reste , que ceux qui trouveroient ainsi des effets sur le rivage , & qui les sauveroient sans aucun risque , comme sans grand travail , fussent aussi favorisés que ceux qui , avec des risques & beaucoup plus de dépense , les sauveroient sur les flots en pleine mer , ou les tireroient de son fond ?

Enfin ce qui est trouvé sur le rivage ou ailleurs , n'est qu'une épave , & la règle est en fait d'épave , comme il a été observé , que celui qui la trouve , ne peut prétendre que les frais par lui faits pour la sauver. Cette règle , confirmée encore par le Règlement du 23 Août 1739 , art. 3 , tit. des bris & naufrages , ne souffre d'exception que dans les cas exprimés , tant par cet art. 27 , que dans les 29 & 36 ci-après. Il faut donc nécessairement s'en tenir là.

En cas de naufrage avec submersion totale , de manière qu'il n'en reste au-

cun vestige permanent sur la surface des eaux, il y a la Déclaration du Roi du 15 Juin 1735, dont les dispositions ont été rapportées sur l'article 24 ci-dessus. Le temps de la réclamation y est réduit à deux ou six mois, & le produit des effets sauvés est abandonné à ceux qui les ont retirés du fond de la mer, ayant obtenu la permission d'y faire travailler, sauf le dixieme au profit du Roi, & un autre dixieme en faveur de M. l'Amiral.

ARTICLE 'XXVIII.

LEs ancrs tirées du fond de la mer, qui ne feront point réclamées dans deux mois, après la déclaration qui en aura été faite, appartiendront entièrement à ceux qui les auront pêchées.

Cet article contient une nouvelle exception, bien plus avantageuse encore que celle de l'article précédent, pour ceux qui tirent des effets du fond de la mer; puisque, si ce sont des ancrs, il n'y a que deux mois pour leur réclamation, & qu'à défaut de réclamation, elles appartiennent en entier à ceux qui les ont pêchées, le Roi ayant bien voulu renoncer à son droit & à celui de M. l'Amiral en cette partie.

La raison de l'une & de l'autre de ces dispositions, est qu'il importe extrêmement à la sûreté de la navigation, qu'il ne reste point d'ancres dans les rades, à cause des avaries & des dommages considérables qu'elles pourroient faire aux navires, soit aux corps des bâtimens, soit à leurs cables, soit aux filets de pêche.

Pour prévenir ces inconvéniens, il étoit naturel d'un côté de rendre les propriétaires & les capitaines ou maîtres de navires, attentifs à faire pêcher les ancrs qu'ils seroient forcés, par la tempête ou par quelque autre incident, de laisser ou abandonner, soit en coupant leurs cables, soit en les filant par bout, s'ils ne vouloient pas s'exposer à les perdre; & d'un autre côté, d'inviter par l'attrait du gain, ceux qui rencontreroient des ancrs dans les rades ou le long des côtes à les pêcher, & c'est à quoi il a été pourvu par cet article, de la maniere la plus convenable, en bornant le temps de la réclamation à deux mois, & en attribuant, après ce temps, la totalité de l'ancre à celui qui l'aura pêchée.

Comme l'article 2 du titre précédent, enjoint aux maîtres & capitaines de navire qui seront obligés d'abandonner leurs ancrs dans les rades, d'y mettre des hoirins, bouées ou gaviteaux, *à peine de perte de leurs ancrs, qui appartiendront à ceux qui les auront pêchées, & d'amende arbitraire*, on pourroit penser que celui-ci n'a d'application qu'aux ancrs auxquelles il aura été laissé une marque pour les faire reconnoître; c'est-à-dire, qu'il n'admet la réclamation pendant deux mois, qu'en faveur des capitaines qui auront mis sur leurs ancrs *des hoirins, bouées ou gaviteaux*; & qu'à l'égard des autres, leurs ancrs doivent être perdues sans retour.

Cependant nous ne l'avons jamais entendu de la sorte, & nous avons toujours tenu au contraire que cet article ne pouvoit regarder que les ancrs
la flées

laissées sans bouées dans les rades, par la raison qu'il a perpétuellement été défendu aux maîtres de barques ou autres bâtimens de lever celles qui seroient trouvées ayant les marques prescrites : défenses qui ont été renouvelées encore depuis peu par Règlement de cette Amirauté du 25 Mai 1751, art. 3 & 4.

Ces défenses sont fondées sur ce que rien n'est plus juste que de laisser aux maîtres ou capitaines de navire, la faculté de retirer leurs ancres, que le danger où ils se sont trouvés les a obligés d'abandonner en coupant leurs cables, les filant par bout, non seulement afin de leur éviter par-là la perte du tiers de leurs ancres, si elles étoient pêchées par d'autres, mais encore, ce qui est d'une toute autre conséquence, pour ne pas retarder quelquefois leur départ ou la continuation de leur voyage ; car, comme le dit fort bien l'article 45 des Jugemens d'Oleron, *tel a laissé son ancre au matin, qui se pourra recouvrer au soir.*

Or, sans ces défenses, il seroit difficile qu'un capitaine de navire pût recouvrer ses ancres promptement & à peu de frais ; ou plutôt il seroit comme impossible qu'il ne fût pas prévenu par les pilotes lamaneurs, les pêcheurs, les maîtres de traversiers, d'alleges ou autres bâtimens qui passent continuellement dans les rades, sans compter qu'il pourroit y en avoir qui se fussent aperçus de la manœuvre qu'il auroit été obligé de faire en abandonnant ses ancres.

A la faveur de ces mêmes défenses, il est arrivé que tel capitaine de navire prêt à partir, ayant été forcé de quitter ses ancres, & les ayant ensuite recouvrées aussi-tôt après le danger passé, n'a essuyé qu'un retardement de vingt-quatre heures ou environ, tandis que si ses ancres eussent été pêchées par d'autres, son départ auroit été différé de huit jours au moins, même de quinze & plus, suivant les circonstances, ou qu'il auroit été obligé de se pourvoir d'autres ancres.

C'est par toutes ces considérations que les Officiers de l'Amirauté se sont toujours fait un devoir de tenir la main à l'exécution de ces défenses pour l'intérêt de la navigation ; & qu'ils ont pris aussi d'autres précautions, tant pour réprimer les autres abus résultans de la pêche des ancres, que pour faire cesser les contestations qui naissoient fréquemment à ce sujet, comme on le verra dans la suite.

Mais, pour se borner actuellement au sens de cet article, il est évident qu'il ne peut s'entendre des ancres trouvées avec leurs bouées, au moyen des défenses faites aux maîtres de barques & autres bâtimens, de les lever dans cet état, à peine de restitution des ancres, sans espérance de rétribution pour droit de sauvement, & de 100 liv. d'amende. D'où il s'ensuit qu'il faut en faire l'application aux ancres trouvées sans bouées dans les rades, & qu'ainsi c'est aux propriétaires de ces ancres qu'il est permis d'en faire la réclamation dans les deux mois ; mais après ce temps elles sont perdues pour eux sans retour.

Il est vrai, comme il a été observé ci-dessus, que l'art. 2 du tit. précédent enjoint aux maîtres & capitaines, qui sont forcés de laisser leurs ancres, d'y mettre des bouées, à peine de perdre leurs ancres, qui appartiendront à ceux qui les auront pêchées ; mais aussi il suppose qu'ils l'ont pu & qu'ils ne l'ont pas voulu, puisqu'il les assujettit en même temps à une amende arbitraire : peine qui ne peut être que la suite d'une prévarication ou d'un manquement volontaire.

Or, cette supposition n'étant rien moins que naturelle, par l'intérêt pressant

qu'à tout capitaine de recouvrer ses ancres promptement & par lui-même, ne fût-ce que pour se garantir de payer le tiers de leur valeur à ceux qui les auront sauvées, il faudroit le convaincre de prévarication, c'est-à-dire, de n'avoir pas voulu mettre des bouées sur ses ancres, le pouvant facilement, pour l'exclure du droit de réclamer. Car enfin la présomption est toute en sa faveur, que le même danger qui l'a obligé d'abandonner ses ancres, ne lui a pas permis d'y mettre des bouées. Et où trouver des preuves capables de détruire cette présomption? Comment même prouver qu'il n'y avoit pas de bouées sur les ancres? S'en rapporteroit-on à la déclaration intéressée de ceux qui auroient trouvé les ancres, après y avoir été si souvent trompé?

Si l'on oppose que cela n'arriveroit pas si les capitaines ou maîtres, aussi-tôt après qu'ils ont jetté l'ancre dans une rade, y mettoient une bouée; la réponse est que cela n'a jamais été d'usage, & qu'il n'y a aucune loi qui les y oblige. Ce n'est en effet que dans les ports qu'il leur est enjoint expressément d'attacher une bouée à chaque ancre, à peine de cinquante livres d'amende, & de réparer tout le dommage qui en arrivera, aux termes de l'art. 5, tit. premier ci-dessus, relatif à l'art. 15 des Jugemens d'Oleron, & aux articles 28 & 51 de l'Ordonnance de Wisbuy.

Dans les rades, c'est autre chose; & le même art. 2 du tit. précédent, en est une preuve, puisqu'il n'enjoint aux capitaines de mettre des bouées sur leurs ancres, que lorsque la tempête les oblige de les abandonner. La raison de différence au reste est sensible: c'est que dans les rades il y a toujours assez d'eau pour qu'un petit bâtiment puisse passer sur une ancre sans y toucher, & qu'à l'égard des gros navires, c'est à ceux qui les conduisent à éviter les autres gros navires qu'ils rencontrent, pour ne pas être incommodés de leurs ancres, dont ils ne peuvent ignorer la position. Au lieu que dans un port, où le terrain demeure à découvert à toutes les marées basses, & où par conséquent il ne peut y avoir au-dessus des ancres que quelques pieds d'eau aux marées hautes, tous les bâtimens qui passeroient sur les ancres en seroient incommodés, s'ils n'étoient avertis par des bouées de les éviter.

Delà il faut donc conclure que l'article 2 du titre précédent, ne doit être pris à la lettre pour la perte absolue des ancres trouvées sans bouées, & pêchées, que lorsqu'elles sont rencontrées dans des ports ou havres; & qu'à l'égard des ancres trouvées sans bouées dans les rades, la réclamation en doit être admise dans les deux mois, en conformité du présent article, s'il n'y a preuve positive que le capitaine a manqué d'y mettre des bouées, ayant toute liberté de le faire lorsqu'il les a abandonnées.

Il reste à prévenir une objection que l'on pourroit faire au sujet des défenses de lever les ancres dans les rades lorsqu'elles sont marquées par des bouées; & cette objection est qu'au moyen de ces défenses, des ancres pouvant rester trop long-temps sans être relevées, c'est donner lieu aux inconvéniens que le présent article a eu intention d'éviter, en excitant, par l'attrait du gain, ceux qui rencontrent des ancres, à les enlever.

A quoi l'on répond, en premier lieu, que tout capitaine qui se trouve forcé de laisser ses ancres, est extrêmement attentif à les recouvrer le plutôt qu'il se peut, par le pressant besoin qu'il en a; qu'il y ait mis des bouées ou non; & que lorsqu'elles ont effectivement des bouées, il est rare qu'il ne

les rencontre pas promptement. En second lieu, que s'il arrivoit qu'un capitaine fût assez négligent pour ne pas faire la recherche de ses ancrs en temps convenable, il y seroit pourvu par les Officiers de l'Amirauté, relativement à l'article 4 du Règlement du 25 Mai 1751, dont il a déjà été parlé : au moyen de quoi les défenses dont il s'agit sont de toute justice, sans être sujettes à aucun inconvénient.

La seule omission qui ait été faite dans ce Règlement, est de n'avoir pas fixé le temps dans lequel les capitaines seroient tenus d'aller à la recousse de leurs ancrs, faute de quoi il seroit permis à quiconque de les relever ; mais cette omission-là même a été faite à dessein, & il a paru convenable que les Juges se réservassent la liberté d'en décider suivant les circonstances.

Ce n'est donc qu'avec la permission des Juges que les maîtres de barques & d'autres bâtimens peuvent licitement relever les ancrs trouvées dans les rades avec des bouées ; & alors il en est pour le droit de les réclamer, comme de celles qui ont été laissées sans bouées, c'est-à-dire, que les propriétaires des unes & des autres ont également deux mois pour en faire la réclamation, à compter du jour de la déclaration qui en aura été faite au greffe de l'Amirauté ; laquelle déclaration est sans frais, de même que toute autre concernant les effets naufragés & les épaves de mer.

La réclamation se trouvant bien fondée, ce qui gît en preuve, elle n'a lieu qu'à la charge du payement du tiers de la valeur de l'ancre à ceux qui l'ont sauvée. Notre article ne le dit pas, à la vérité, mais c'est une conséquence nécessaire de l'article précédent, puisqu'il s'agit d'un objet tiré du fond de la mer. Et s'il n'y a pas de réclamation dans les deux mois, l'ancre appartient alors entièrement à ceux qui l'ont pêchée ; & cela sans retour (ce délai ayant toujours été jugé fatal contre les propriétaires) de même que sans partage avec le Roi & l'Amiral, Sa Majesté, par une grace spéciale, ayant bien voulu déroger à son droit en cette partie, contre la disposition de l'art. 45 des Jugemens d'Oleron.

La règle est que ceux qui ont perdu leurs ancrs en fassent leur déclaration au greffe de l'Amirauté, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, en même temps qu'ils font leur rapport, puisque c'est une avarie qu'ils ont souffert. Cela est même d'autant plus intéressant pour eux que cette précaution les met sur la voie de suivre plus promptement leurs ancrs & de les réclamer avec moins de difficultés à essuyer. Et parce que les difficultés augmentent ou diminuent suivant que les déclarations sont plus ou moins circonstanciées, il a été ordonné par l'art. premier du Règlement déjà cité du 25 Mai 1751, que les déclarations qui seront faites par les maîtres & capitaines de navires, au sujet des ancrs qu'ils auront été obligés de laisser ou d'abandonner dans les rades & sur les côtes de ce département, feront mention du lieu où les ancrs auront été abandonnées ; s'il y a été mis des bouées avec hoirins ou non ; si le cable y a été laissé en entier ou en partie seulement, avec indication de sa grosseur & de sa longueur, de même que des autres marques capables de faire reconnoître l'ancre.

De leur côté, les lamaneurs, maîtres de traversiers, d'alleges & autres bâtimens, qui ont trouvé & levé des ancrs, sont aussi tenus d'en faire leur déclaration au greffe de l'Amirauté, aux termes de cet article, & cela dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, relativement à la disposition de l'article

15 du tit. 3, concernant les pilotes lamaneurs, & encore par argument de l'article 19 ci-dessus, & sous les peines y portées ; c'est-à-dire, d'être punis comme receleurs, conformément à l'art. 45 des Jugemens d'Oleron. A quoi l'article 2 du même Règlement de 1751 a ajouté la privation de tout droit de sauvement, & cinquante livres d'amende ; en leur enjoignant au surplus d'indiquer dans leur déclaration le poids & la marque de l'ancre, la qualité, la longueur & la grosseur de son cable, & dans quelles circonstances ils l'auront pêchée.

Ce n'est pas tout : comme il y avoit des plaintes fréquentes que les maîtres de traversiers & autres bâtimens, en vue d'empêcher la réclamation des ancres qu'ils avoient pêchées, les avoient portées dans les ports obliques de leur demeure, les tenans dans des lieux peu fréquentés ; qu'il y en avoit même qui les avoient portées hors l'étendue de la Jurisdiction, & dans des lieux inhabités ; d'où il est arrivé que des propriétaires & maîtres de navires, malgré toutes leurs recherches & perquisitions, n'avoient pu découvrir leurs ancres pour les réclamer dans le temps. Pour remédier à d'aussi grands abus, il a été enjoint à ces maîtres de barques, par le même article 2, & sous les mêmes peines, d'apporter sans délai, dans le port de cette Ville, les ancres qu'ils auroient pêchées avec leurs cables, & de les déposer dans l'endroit indiqué par l'article 5 ; avec défenses de les porter ailleurs, à peine, pour la première fois, de payer le double de la valeur de l'ancre & du cable, & de 100 liv. d'amende, applicable moitié au dénonciateur ; pour la seconde fois, du double de l'amende applicable de la même manière, & de plus grande peine selon l'exigence des cas.

Et parce que les maîtres des bâtimens des ports obliques se feroient trouvés par cet arrangement de pire condition que ceux du port de cette Ville, s'il n'eût été pourvu à leur dédommagement, il a été ordonné par l'art. 6, qu'outre & par-dessus le tiers à eux acquis de la valeur des ancres & de leurs cables, il leur seroit payé par les réclamateurs la somme qui seroit réglée par les Officiers de l'Amirauté, pour les frais de leur voyage en ce port, pour apporter & déposer lesdites ancres : au moyen de quoi l'ordre a été pleinement rétabli, & toute justice observée à cet égard.

La réclamation des ancres se fait par requête, de même que de tous les autres effets naufragés, & des épaves ; & la seule différence qu'il y ait à ce sujet, est qu'il n'y a que deux mois pour réclamer les ancres. Du reste la réclamation doit être soutenue de preuves dans cette occasion comme en toute autre ; & c'est à ceux qui ont trouvé les ancres, à discuter les preuves, comme ayant seuls intérêt à la chose ; à l'effet de quoi la requête leur est communiquée pour avoir leur réponse ; & ce n'est pas le cas de la communiquer, comme il se pratique dans les autres occasions, au receveur de M. l'Amiral & au trésorier des invalides, attendu qu'ils n'y ont aucun intérêt, que la réclamation soit fondée ou non.

Lorsque la déclaration de la perte de l'ancre est bien circonstanciée, & qu'elle a été faite avant le sauvement, il ne faut rien de plus si le cable a été filé par bout ; en tout cas, toute difficulté est levée au moyen de l'attestation de deux personnes dignes de foi, ou de l'affirmation de l'armateur & du capitaine. Si le cable a été coupé, la preuve se fait par un témoin muet, c'est-à-dire, en comparant le bout du cable resté dans le navire, avec celui resté à l'ancre.

Dans ce dernier cas, si cette preuve par comparaison des deux bouts du cable ne pouvoit se faire dans le temps, parce que le navire auroit été jetté par la tempête sur d'autres parages, ou parce qu'il auroit été forcé de faire route, comme il est arrivé quelquefois, & que les autres preuves qui pourroient être offertes par le réclamateur ne fussent pas suffisantes, il échoiroit alors de surseoir pendant un temps compétent pour le rapport des preuves; bien entendu néanmoins que la requête en réclamation eût été présentée dans les deux mois après la déclaration; sans quoi il y auroit fin de non-recevoir absolument, & l'ancre seroit adjugée en entier à celui qui l'auroit pêchée, avec pleine faculté d'en disposer. Cela s'ordonne sans hésiter, sur une simple requête présentée à cette fin aussi-tôt que les deux mois sont écoulés.

RÈGLEMENT DE L'AMIRAUTÉ DE LA ROCHELLE,

Pour la Pêche des Ancres.

Du 25 Mai 1751.

DE PAR LE ROI.

LOUIS-JEAN-MARIE DE BOURBON, DUC DE PENTHIEVRE,
*de Châteauvillain & de Rembouillet, Gouverneur & Lieutenant-Général pour
le Roi en sa province de Bretagne, Pair & Amiral de France : à tous ceux
qui ces présentes Lettres verront, Salut. Savoir faisons que,*

SUR la remontrance à nous faite par le Procureur du Roi, que très-souvent il survient des contestations entre les propriétaires ou les maîtres de navires, & les maîtres de traversiers, chaloupes, filadières & autres bâtimens qui navigent ou font leur pêche le long des côtes de l'étendue de notre département, au sujet des ancrs qui sont tirées du fond de la mer; qu'il est arrivé que des ancrs laissées dans les rades par des maîtres de bâtimens, forcés de couper leurs cables ou de les filer par bout, ne se sont plus trouvées, malgré la précaution prise par ces maîtres de laisser sur leurs ancrs des bouées ou gaviteaux avec leurs hoirins, & leur diligence à les envoyer pêcher, après en avoir fait leur déclaration à notre Greffe, parce qu'elles avoient été pêchées & enlevées par des maîtres de traversiers, alleges ou filadières, qui quelquefois s'étant aperçus des manœuvres qui avoient obligé les capitaines d'abandonner leurs ancrs, pouvoient d'autant plus aisément les pré-

venir qu'ils étoient encore guidés par les bouées qu'ils disoient ensuite n'avoir point trouvées; qu'il est arrivé aussi, que de ceux qui ont pêché des ancrs, les uns n'en ont point fait de déclaration & se les sont appropriés, d'autres les ont emportés dans les lieux & ports de leur demeure, les tenans dans des endroits peu fréquentés, attendant avec impatience que les deux mois fussent écoulés, pour demander qu'elles leur fussent adjugées: que ce dernier abus s'est tellement multiplié, que le Procureur du Roi est informé que des maîtres de traversiers & autres pêcheurs des ports obliques & isles adjacentes de ce département, qui ont pêché des ancrs sans distinction, si elles étoient marquées ou non par des bouées & gaviteaux, non contents de les emporter dans le lieu de leur demeure & de les déposer devant leurs maisons ou en d'autres endroits écartés, les ont même portés hors de l'étendue de notre Jurisdiction, à l'Eguillon & dans des lieux inhabités, & plus souvent sans

en faire de déclaration , de peur qu'elles en fussent réclamées , ne trouvant pas que le tiers de leur valeur fût un dédommagement suffisant pour eux ; que par ce manège , les recherches que font les propriétaires & maîtres des navires dont les ancres ont été abandonnées devenant d'ordinaire inutiles par l'incertitude des lieux où elles ont été portées , les négocians armateurs ne sont que trop fondés à se plaindre de la contravention de ces pêcheurs & maîtres de barques à l'esprit de l'Ordonnance ; qu'il leur est arrivé plusieurs fois d'avoir fait faire les perquisitions les plus exactes de leurs ancres perdues , sans avoir pu les découvrir , & qu'ils avoient eu ensuite le désagrément d'apprendre au bout de deux ou trois mois , que des pêcheurs en avoient obtenu la délivrance & en avoient disposé ; que la police & le bon ordre exigeoient qu'il fût remédié à des abus que la cupidité & l'impunité ne pourroient qu'augmenter de jour en jour , pourquoi il requéroit qu'il y fût par nous statué , & pourvu par un Règlement qui , en fixant la manière de pêcher les ancres , ordonnât que le dépôt de celles qui seroient tirées du fond de la mer , dans les rades & l'étendue de ce département , fût fait à l'avenir dans un lieu public , fréquenté journellement , & où chacun pourroit facilement reconnoître son ancre perdue , afin qu'en prévenant par-là les inconvéniens & les discussions , tout pût se passer à cet égard dans l'ordre & dans les règles , à la satisfaction , tant de celui qui perd son ancre que de celui qui la trouve.

Sur quoi nous avons audit Procureur du Roi , donné acte de sa remontrance , & après en avoir délibéré relativement à différentes sentences rendues en ce Siege , conformément à l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681. Nous avons ordonné provisionnellement ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les maîtres & capitaines de navires qui seront obligés de laisser ou abandonner leurs ancres dans les rades & sur les côtes de notre département , seront tenus d'en faire leur déclaration circonstanciée à notre greffe dans les vingt-quatre heures de leur arrivée , contenant le lieu où l'ancre aura été laissée & abandonnée , s'ils y ont mis une bouée avec l'hoirin ou non , s'ils y ont laissé le cable entier ou une partie seulement , sa grosseur , sa longueur & les marques qui peuvent faire distinguer leur ancre.

II. Tous maîtres de traversiers , alleges , filadières ou autres bâtimens & navires sans distinction , qui auront tiré des ancres du fond de la

mer ou le long des côtes , seront tenus de les apporter avec leurs cables , sans délai , en cette Ville , & d'en faire pareillement leur déclaration à notre Greffe dans les vingt-quatre heures de leur arrivée , laquelle déclaration contiendra le poids & la marque de l'ancre , la qualité , la longueur & la grosseur du cable qu'ils y auront trouvé , & dans quelles circonstances ils l'auront pêchée & tirée du fond de la mer , à peine contre les contrevenans , de la restitution de l'ancre , sans répétition de leurs droits de sauvement , & de cinquante livres d'amende.

III. Défendons sous les mêmes peines à tous lesdits maîtres de traversiers , filadières & autres bâtimens , de toucher aux ancres qui auront une bouée ou gaviteau , ni de s'immiscer à les tirer du fond de la mer ; comme aussi d'enlever les bouées , d'en séparer ou couper les hoirins sur peine de répondre de la perte des ancres , & de cent livres d'amende.

IV. Leur faisons pareillement défenses , lorsqu'en draguant ou par quelque autre manœuvre , ils trouveront dans le fond de la mer ou sur les côtes , une ancre , à laquelle sera attachée une bouée par un hoirin qui ne paroîtroit plus cependant , par envasement ou entortillement de l'hoirin , de lever ladite ancre ; leur enjoignons au contraire de remettre la bouée à flot , & d'en faire leur déclaration à notre Greffe dans les vingt-quatre heures , sauf après leur déclaration à être pourvus par nous au sauvement & pêche de ladite ancre.

V. Ordonnons que les ancres qui seront apportées en cette Ville , conformément à l'article 2 ci-dessus , seront déposées avec leurs cables sur la greve joignant l'ancien éperon proche le havre de cette Ville , entre la tour de la chaîne & la tour de la lanterne , lieu qui nous a été indiqué par les principaux Négocians & Armateurs , comme étant le plus propre , le plus commode & le plus fréquenté par les maîtres & capitaines de navires ; en conséquence avons fait défenses à tous maîtres de traversiers & tous autres qui auront tiré lesdites ancres de la mer , de les porter & exposer en aucuns autres lieux , places , greves ou rues , à peine contre les contrevenans , pour la première fois , de payer le double de la valeur de l'ancre & cable qu'ils auront aussi porté ailleurs , cachés ou détournés , par forme de dommages & intérêts , & de cent livres d'amende applicable , moitié au dénonciateur ; pour la seconde fois , du double de l'amende , aussi applicable , moitié au dénonciateur , & de plus grande peine , selon l'exigence des cas.

VI. Indépendamment du tiers , attribué par

l'Ordonnance de la Marine, la valeur des ancres sauvées, à ceux qui les tireront & pêcheront du fond de la mer, sans dol & sans fraude, & avec l'observation des regles ci-dessus prescrites : il sera encore alloué aux maîtres, qui ne sont pas de ce port, leurs frais de voyage en cette Ville, pour déposer & exposer lesdites ancres, suivant qu'ils seront par nous taxés ; lesquels frais seront aussi payés par les réclamateurs, qui, après avoir reconnu lesdites ancres, se trouveront fondés à en demander & obtenir la main-levée & délivrance, à la maniere accoutumée, dans le temps porté par ladite Ordonnance, laquelle sera au surplus exécutée selon sa forme & teneur. Et afin que notre présent Règlement soit rendu notoire, avons permis

audit Procureur du Roi, de le faire imprimer, lire, publier & afficher par-tout où besoin sera, ce qui sera exécuté nonobstant oppositions ou appellations quelconques, comme Ordonnance de Police. Fait & donné par Nous LOUIS-THEODORE BERAUDIN, Ecuyer, Conseiller du Roi, Lieutenant, Juge ordinaire, civil & criminel, Commissaire, Enquêteur & Examineur & Garde-Scel au Siege de l'Amirauté de la ville de la Rochelle, de l'avis de Me. Pierre Jean-Baptiste Griffon, Conseiller du Roi en ce Siege, le vingt-cinq Mai 1751. *Signé à la minute*, BERAUDIN, GRIFFON, VALIN, Procureur du Roi, & BOUTET, Greffier.

ARTICLE XXIX.

LES choses du crû de la mer, comme ambre, corail, poissons à lard, & autres semblables qui n'auront appartenu à personne, demeureront aussi entièrement à ceux qui les auront tirées du fond de la mer, ou pêchées sur les flots ; & s'il les ont trouvées sur les greves, ils n'en auront que le tiers, & les deux autres seront partagés entre nous, ou ceux à qui nous aurons donné notre droit, & l'Amiral.

PAR la raison qu'il s'agit dans cet article de choses réputées n'avoir appartenu à personne, il n'y est point parlé de leur réclamation. Cependant si elles avoient réellement appartenu à quelqu'un, pour les avoir pêchées & ensuite perdues, il n'est pas douteux que, moyennant la preuve du fait, elles ne fussent sujettes à être réclamées ; & cela dans l'an & jour, relativement aux articles 26 & 27 ci-dessus, pour valoir la réclamation jusqu'à concurrence des deux tiers seulement, l'autre tiers demeurant nécessairement acquis à ceux qui les auroient tirées du fond de la mer ou pêchées sur les flots.

Et parce qu'il se peut que ces choses aient effectivement appartenu à quelqu'un, il est de la regle, & d'ailleurs le bon ordre l'exige, que la déclaration en soit faite au greffe de l'Amirauté dans les vingt-quatre heures, comme il a été observé *suprà*, art. 20.

Si ces mêmes choses ont été trouvées sur les greves, la déclaration est d'autant plus indispensable, que celui qui les a trouvés ne peut y prétendre que le tiers, les deux autres tiers étant dévolus au Roi & à M. l'Amiral. Aussi, l'article 20 est-il précis pour la déclaration dans les vingt-quatre heures, aussi bien par rapport aux choses du crû de la mer, qu'au sujet de tous autres effets trouvés sur le rivage.

Dans ce dernier cas, s'il se présente un réclamateur dans l'an & jour, & que sa réclamation soit bien fondée, il ne sera plus question du partage ordonné

par cet article , & les choses seront réglées par la disposition de l'article 24 ; c'est-à-dire , que le tout sera rendu au propriétaire ou la valeur , à la déduction simplement des frais de sauvement & de Justice. Mais alors il faut communiquer la requête en réclamation au receveur de M. l'Amiral & au trésorier des invalides , comme ayant les droits cédés du Roi.

Je dis ou *la valeur* , parce que dans l'incertitude si ces choses ont véritablement appartenu à quelqu'un ou non , ou plutôt la présomption étant naturelle qu'elles n'ont appartenu à personne , il ne conviendrait pas de garder pendant un an celles qui pourroient effectivement être conservées , sans les vendre , ni d'en déposer aussi le produit , dès qu'il ne se présentera pas de réclamateur , avant le partage du produit de ses effets entre le Roi , M. l'Amiral , & celui qui les aura sauvés ; rien n'empêchera qu'il ne se fasse provisionnellement , sauf le rapport à faire en cas de réclamation. De même , si ces choses ont été trouvées sur les flots , ou tirées du fond de la mer , rien ne doit empêcher qu'elles ne soient délivrées à celui qui les aura ainsi sauvées , après en avoir toutefois fait faire l'estimation , à l'effet qu'en cas de réclamation les deux tiers de cette estimation seroient rendus au réclamateur , à la déduction des frais de Justice en entier , relativement à l'article 27.

Dans le cas du partage ordonné par cet article , il est entendu que ce n'est qu'après les frais de Justice prélevés sur le tout ; de sorte qu'il n'y a de partage à faire , par tiers , que de ce qui reste net , sans déduction toutefois des frais de sauvement ; parce qu'ils sont confondus dans le tiers que prend celui qui a trouvé ces effets , de même que dans le cas de l'art. 27.

L'article 34 des Jugemens d'Oleron , parlant des choses qui ne furent à personne , comme pierres précieuses , poissons & herbes marines , les attribue en entier à ceux qui les auront trouvées en la mer ou sur le rivage , conformément au Droit Romain.

Par rapport aux poissons à lard , l'art. 44 les donne aussi à ceux qui les auront trouvés en pleine mer , s'il n'y a poursuite , c'est-à-dire , réclamation. Et à l'égard de ceux qui seront trouvés sur le rivage , l'article 37 veut qu'on ait égard à la Coutume du pays , pour régler la part qu'y doit avoir le Seigneur. Ce qui se rapporte à la province de Normandie.

Les poissons à lard sont les baleines , les veaux-marins , les marsouins , les thons , les souffleurs , & autres poissons qui ont beaucoup de graisse propre à fondre pour en tirer de l'huile. Cleirac , sur l'art. 38 des Jugemens d'Oleron , n. 2 , page 136. C'est aussi la disposition de l'article 2 , tit. 7 , liv. 5 ci-après.

Tels sont les poissons qui , trouvés sur le rivage de la mer , doivent être partagés conformément au présent article , sauf le droit de varech en Normandie , *infra* , art. 42 ; quoique de droit ils appartiennent au Souverain , suivant Selden , *de dominio maris* , lib. 1 , cap. 24 , fol. 178. Pour ce qui est des poissons royaux , qui sont les dauphins , les esturgeons , les saumons & les truites , l'article premier du même titre 7 déclare qu'ils appartiennent au Roi , étant trouvés échoués sur le bord de la mer , en payant les salaires de ceux qui les auront rencontrés & mis en lieu de sûreté. Mais , parce que l'article 3 déclare aussi que lorsque les poissons , tant royaux qu'à lard , auront été pris en pleine mer , ils appartiendront à ceux qui les auront pêchés , sans en payer aucun

aucun droit à cette occasion à qui que ce soit ; jamais dans cette Amirauté il ne s'est présenté de cas pour y appliquer la disposition de l'article premier , concernant les poissons royaux. Il s'est toujours trouvé ; c'est-à-dire , qu'on a toujours supposé qu'ils avoient été pris en pleine mer ; il a fallu en passer par-là , à défaut de preuve contraire.

On comprend par la règle, *exceptio firmat regulam in ceteris* , qui est la même que celle-ci , *qui negat de uno affirmat de altero* ; on comprend , dis-je , que tous poissons , autres que les royaux & ceux à lard , trouvés échoués sur les côtes , appartiennent de plein droit & sans partage , à ceux qui les trouvent ; puisqu'il n'y auroit que le Roi , comme Souverain du rivage de la mer ; qui pourroit y prendre part , pour la partager avec l'Amiral , & que le Roi a bien voulu renoncer à son droit d'épave en cette partie. Mais il faut excepter la province de Normandie à cause du droit de varech qui s'étend à tout ce qui est trouvé sur le rivage , & par conséquent à tous les poissons , sauf les poissons royaux.

ARTICLE XXX.

Faisons défenses à tous Seigneurs particuliers & Officiers de Guerre ou de Justice , de prendre aucune connoissance des bris & échouemens , & de s'en attribuer aucuns droits , à cause de leurs terres , offices ou commissions , & d'y troubler les Officiers de l'Amirauté , à peine de privation de leurs fiefs , offices & emplois ; & à tous soldats & cavaliers de courir aux naufrages , à peine de la vie.

LE droit de bris & naufrage ou échouement , & d'épave de mer , ayant été déclaré royal , il étoit de la suite de faire défenses aux Seigneurs , & aux Officiers de Guerre & de Justice , & à toutes autres personnes de prendre aucune connoissance des bris & échouemens , des naufrages & des épaves de mer , de s'attribuer aucuns droits à ce sujet , à cause de leurs terres , Offices ou commissions , & d'y troubler les Officiers de l'Amirauté.

Ces défenses étoient même d'autant plus naturelles & nécessaires , que les Seigneurs ne s'étoient si long-temps maintenus dans l'usurpation de ces droits régaliens , qu'à la faveur de leurs Justices , leurs Juges étant en possession de connoître comme Juges ordinaires , non seulement des bris & naufrages , mais encore de toutes autres causes maritimes , avant que l'attribution en eût spécialement été faite aux Officiers de l'Amirauté , comme il a été observé sur l'article 26 ci-dessus.

Aussi dès que les circonstances permirent au Gouvernement de prendre des mesures efficaces pour faire rentrer la Souveraineté dans la pleine jouissance des droits , des défenses pareilles à celles portées par cet article , ne tarderent-elles pas à paroître , comme on le peut voir dans l'Ordonnance de 1629 , art. 450 & 451 , & dans les divers Arrêts du Conseil intervenus en con-

quence, cités sur l'art. 13 du tit. de l'Amiral, auxquels on peut joindre celui du 11 Mai 1673, rendu contre le Maire de Boulogne & le Seigneur de Busca, Capitaine garde-côtes, & celui du 4 Octobre 1707, rendu contre les Officiers de la Seigneurie d'Ufa, à l'occasion d'un naufrage arrivé près de Bayonne.

De sorte que tout ce que le présent article a fait de plus, ç'a été d'ajouter aux peines prononcées auparavant contre les réfractaires, celle de la privation de leurs fiefs, offices & emplois; ce qui étoit le plus sûr moyen de se faire obéir.

Pour ce qui est des défenses faites en même-temps aux soldats & cavaliers de courir aux naufrages, à peine de la vie, elles sont tirées ou imitées de la loi 7, ff. de incendio, ruin. nauf. qui les étendoit pareillement aux esclaves du Prince, en ces termes : *sed nec intervenire naufragiis colligendis, aut militum, aut privatum, aut libertum, servum-ve Principis, placere sibi ait Senatus.*

La moitié de ces défenses est aisé à pénétrer; c'est pourquoi je doute que pour faire subir aux soldats trouvés sans ordre aux naufrages, la peine de mort prononcée contr'eux par cet article, il fut nécessaire de les convaincre juridiquement d'avoir pillé & volé des effets. Le fait seul déposeroit contre eux, & feroit plus que les rendre suspects, attendu ces défenses qu'ils ne peuvent ignorer, à moins qu'ils n'eussent un Officier à leur tête, & qu'ils ne parussent au naufrage que pour y maintenir l'ordre, en attendant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté. Exception qu'il seroit peut-être même dangereux d'admettre, à cause des conséquences, & même de l'article suivant.

Mais il ne faut pas confondre le cas d'un naufrage connu & instant, avec celui de la rencontre de quelques effets apportés de loin par la mer, & jetés sur le rivage. A la vérité, des soldats invalides ou autres qui, ayant trouvé ces effets, se les feroient appropriés, au lieu d'en faire leur déclaration aux Officiers de l'Amirauté, seroient punissables; mais ce ne seroit pas de la peine de mort: ils devroient seulement être punis comme receleurs, relativement à l'art. 20 ci-dessus.

Par l'art. 5, tit. 5 aussi ci-dessus, pareilles défenses sont faites aux Capitaines gardes-côtes, sous des peines plus rigoureuses encore que celles qui sont prononcées ici contre les Seigneurs & Officiers. Ce qui a été renouvelé par l'art. 3, tit. 10 du Règlement du 28 Janvier 1716.

ARTICLE XXXI.

Seront néanmoins les Gouverneurs des places, & commandans des garnisons des villes & lieux maritimes, tenus de donner main-forte aux Officiers de l'Amirauté & aux intéressés dans les naufrages, quand ils en seront par eux requis, & d'envoyer pour cet effet des officiers & soldats, dont il répondront

EN aucun cas, les soldats ne doivent donc pas paroître aux naufrages s'ils n'en sont requis par les Officiers de l'Amirauté, ou par les parties intéressées au naufrage, en l'absence de ceux-ci. Alors seulement les Gouver-

neurs des places & Commandans des garnisons des lieux & villes maritimes, peuvent donner des détachemens pour arrêter les désordres qui sont si communs dans les naufrages ; & non seulement ils le peuvent , mais même ils doivent nécessairement prêter main-forte aux Officiers de l'Amirauté qui réclament leur secours.

Et afin que ce secours soit utile , sans mélange d'inconvéniens , non seulement le Commandant doit nommer un ou plusieurs officiers pour régler la conduite des soldats ; mais encore cet article le rend responsable de tout le tort que pourroient causer , & les soldats & les officiers.

Le Commentateur observe que ce service des soldats doit être gratuit & sans frais : & il a raison , tant qu'il n'est question que de la main-forte ; parce que ce n'est alors qu'une suite du service militaire , qui ne peut pas plus être refusé qu'en cas d'incendie ou d'émeute populaire , lorsqu'il est requis par les Magistrats. Mais si les soldats étoient employés à sauver des effets naufragés , ou simplement à la garde de ces mêmes effets , nul doute qu'il ne fallût les payer sur le pied des autres travailleurs , ne s'agissant plus en ce cas de service militaire.

C'est pour cela aussi que ce secours peut être refusé par les Commandans , lorsqu'il n'y a pas de désordre à arrêter , ou qu'il peut être retiré lorsque l'ordre est rétabli. Si donc hors ces circonstances ils accordent des soldats pour les travaux , sur la demande qui leur en est faite , il est juste que ce soit à la charge d'une rétribution pareille à celle des autres travailleurs.

ARTICLE XXXII.

ENjoignons à ceux qui trouveront sur les greves des corps noyés , de les mettre en lieu d'où le flot ne les puisse emporter , & d'en donner incontinent avis aux Officiers de l'Amirauté , auxquels ils feront rapport des choses trouvées sur les cadavres ; leur défendons de les dépouiller ou enfouir dans les sables , à peine de punition corporelle.

PAr l'article 8 , titre 2 , livre premier , auquel celui-ci se rapporte , au lieu d'y déroger , ce n'est pas seulement des corps noyés trouvés sur les greves qu'il appartient aux Officiers de l'Amirauté d'en faire la levée privativement à tous autres Juges ; c'est encore des corps noyés en mer , ou dans les ports , même dans les rivières navigables jusqu'où le flux & le reflux se fait sentir : parce que tout cela est du territoire ou district de l'Amirauté.

Il est de l'humanité de retirer les corps noyés de dessus les greves & de les mettre en lieu d'où le flot ne le puisse emporter , afin de leur procurer la sépulture , & de les empêcher de devenir la pâture des poissons ou des autres animaux. Cet acte de religion rempli , il est aussi du devoir de ceux qui ont trouvé ces cadavres d'en donner incontinent avis aux Officiers de l'Amirauté ; & c'est à quoi l'on est assez exact. Mais pour ce qui est du rapport ou aveu de choses trouvées sur les cadavres , tout se réduit ordinairement aux habil-

lemens & à quelques bagatelles, outre les papiers, sans qu'il soit jamais question d'argent ni d'autre chose de prix.

Il est arrivé même quelquefois, contre les défenses expressees de cet article, & malgré la peine corporelle attachée à leur infraction, que des cadavres ont été trouvés dépouillés & nuds; mais parce que cela ne s'est rencontré que dans des endroits écartés de la côte, on n'a pu que rarement en découvrir les auteurs pour leur faire subir la peine méritée, quelques perquisitions qu'on ait faites à ce sujet.

Pour ce qui est du crime d'enfouir les corps dans le sable, lorsque le fait a été découvert, la providence a permis qu'on ait reconnu les coupables, qui ont été punis avec plus ou moins de sévérité suivant les circonstances. Heureusement que ces forfaits sont extrêmement rares dans cette Amiraute.

ARTICLE XXXIII.

AUssi - tôt après l'avis reçu, les Officiers se transporteront sur les lieux pour dresser procès-verbal de l'état du cadavre & des choses trouvées avec le corps.

LEs Officiers de l'Amiraute remplissent avec toute la diligence & l'exactitude possible ce qui leur est prescrit par cet article. La conduite qu'ils ont coutume de tenir dans ces occasions, est détaillée sur l'article 8, titre 2, livre premier.

ARTICLE XXXIV.

LEs Curés seront tenus d'inhumer les cadavres dans le cimetiere de leur paroisse, s'il est reconnu que les personnes fussent de la religion catholique, apostolique & romaine; à quoi faire ils seront contraints par saisie de leur temporel.

IL n'en faut jamais venir aux extrêmités, avec les Curés pour l'inhumation des corps noyés. Lorsque les cadavres sont réclamés par quelque parent ou ami qui offre de lui faire donner la sépulture; on le lui abandonne; & à défaut de réclamation le Juge prie le Curé du lieu par un billet, de lui donner la sépulture ecclésiastique, s'il n'y a aucune circonstance qui indique que le défunt ne professoit pas la religion catholique, parce que alors la présomption est en faveur de la catholicité.

En conséquence, le Curé fait l'enterrement dans le cimetiere de sa paroisse; à quoi il n'y a jamais eu de difficulté. Cet enterrement se fait toujours par charité & gratuitement, lorsqu'outre les vêtements, il ne se trouve pas sur le cadavre de quoi en faire les frais. Quand le corps est trouvé noyé dans le havre de cette Ville, comme il y a alors une affluence prodigieuse de monde, que la curiosité appelle à la levée du cadavre; on a coutume de faire une

quête pour les frais de l'enterrement, du produit de laquelle quête, on achete un suaire, & le surplus est remis au Curé pour le luminaire & ses droits curiaux; mais il est rare qu'il y ait de quoi suffire à tout.

Sur ce que le présent article porte que l'enterrement se fera dans le cimetière, le Commentateur dit « & non d'obligation dans l'Eglise, à moins qu'il » ne se trouve sur le corps du défunt de l'argent ou autres effets propres à » faire de l'argent en les vendant. » Mais de quel droit sous ce prétexte faire enterrer le cadavre dans l'Eglise & par conséquent avec pompe? » En tout cas, il faudroit pour cela qu'il fût question d'une personne d'un certain rang; autrement il conviendrait de borner à une sépulture simple & commune, en un mot, proportionnée à l'état & la profession connue ou présumée du défunt.

S'il arrivoit que le Curé refusât de déférer à la prière du Juge, le Procureur du Roi seroit fondé alors à lui faire une sommation de donner la sépulture au cadavre; & sur un nouveau refus, de l'assigner pour s'y voir condamner, sur peine de la saisie de son temporel, aux termes de cet article, même d'amende en cas de persévérance dans le refus. Tout cela étant de la compétence du Juge laïque, comme dépendant de la Police civile & criminelle, & la Police en matière maritime appartenant incontestablement aux Officiers de l'Amirauté, aussi-bien contre les ecclésiastiques que contre les laïques.

Un refus au reste qui auroit pour cause le défaut de preuve de catholicité, n'en seroit pas moins blâmable, parce que le Juge s'étant déterminé par la présomption de la catholicité; ce n'est point au Curé à élever des doutes à ce sujet & à former des difficultés en conséquence.

Au surplus si le cadavre étoit reconnu pour être d'un pays étranger, protestant ou infidèle, on ne lui donneroit la sépulture ecclésiastique qu'autant qu'il y auroit preuve suffisante de sa catholicité. Sans cela on le feroit enterrer dans le cimetière des étrangers, ou à défaut d'un tel cimetière, en quelque lieu profane.

ARTICLE XXXV.

LEs vêtements trouvés sur le cadavre, seront délivrés à ceux qui l'auront tiré sur les grèves & transporté au cimetière.

Cela est juste & s'est toujours observé de quelque valeur que fussent les vêtements, afin d'engager par-là à la pratique de cet acte de piété & de religion. Le mal est que ceux qui trouvent des cadavres sur le rivage, sans considérer que leurs vêtements leur sont acquis légitimement, en mettant les corps hors de la portée des flots, & en les portant, après le procès-verbal de visite des Officiers de l'Amirauté, au lieu de la sépulture, ont quelquefois l'inhumanité de les dépouiller; en quoi ils commettent gratuitement un crime qui les expose à une punition corporelle, & font un vol à ceux qui transportent le corps au cimetière, en les privant de la part qu'ils auroient dû avoir dans ces vêtements. Car il ne faut pas croire que ceux qui ont enlevé la dépouille,

soient ceux-là même qui se présentent pour porter le corps au lieu de la sépulture ; ils auroient peur d'être découverts.

Dans l'hypothèse de notre article , où le cadavre est trouvé avec ses vêtemens , sa dépouille est donc abandonnée à ceux qui l'ont tiré sur le rivage & à ceux qui le porteront au cimetière pour en faire le partage entr'eux par égales portions , sans que le Curé, le Fabricateur , le Sacristain ni aucun autre ait rien à prétendre pour frais d'enterrement , sous prétexte que ses vêtemens vaudroient beaucoup plus que le salaire qui seroit naturellement dû à ceux dont il est ici question ; l'attribution qui leur est faite du profit de ces vêtemens par le présent article , est trop formelle pour souffrir la moindre exception.

Mais aussi ce ne sont que les vêtemens qu'ils gagnent & nullement ce qui s'y trouveroit en argent , bagues ou autres effets , billets ou obligations dont le dépôt seroit fait au Greffe de l'Amirauté , en exécution de l'article suivant.

Au surplus ces mots , *transportés au cimetière* , justifient l'usage où sont les Curés de ne recevoir ce corps que près de l'Eglise ou du cimetière , sans être obligés de les aller prendre sur le rivage où ils ont été trouvés.

ARTICLE XXXVI.

S'il se trouve sur le cadavre argent monnoyé , bagues ou autre chose de prix , le tout sera déposé au Greffe de l'Amirauté , *pour être rendu à ceux à qui il appartiendra , s'il est réclamé dans l'an & jour ; si non , il sera partagé également entre Nous , l'Amiral & celui qui l'aura trouvé , les frais de justice & de l'inhumation préalablement pris.*

LE coupable usage où sont ceux qui rencontrent des cadavres sur le rivage de la mer , de les fouiller & d'en tirer tout ce qu'ils y trouvent sans en excepter même quelquefois les habillemens , est cause que le cas de cet article n'est jamais arrivé qu'à l'égard des gens de mer ou des passagers qui se sont noyés dans le port à leur arrivée , ou à l'égard des gens de mer avant d'avoir quitté le navire & d'avoir passé en revue devant le Commissaire aux Classes. Alors non seulement tout ce qui s'est trouvé en effets sur ces cadavres outre leurs vêtemens ; mais même tout ce qu'ils avoient à eux appartenans dans leurs coffres , ou autrement dans le navire , ou qui en étoit déjà sorti , a été déposé au Greffe de l'Amirauté , comme dépendant de leur succession maritime. Elle est composée outre cela des gages à eux acquis , dont le dépôt doit être fait entre les mains du Trésorier des Invalides , aux termes du Règlement du Roi du 23 Août 1739. V. *supra* l'art. 3 , tit. 2 du liv. premier.

Pour être rendu à ceux à qui il appartiendra ; c'est-à-dire aux héritiers , ou aux légataires , comme le porte l'art. 5 , tit. 11 du liv. 3 ci-dessus. Il est entendu néanmoins à l'égard des légataires , que le testament soit représenté en bonne forme entériné avec les héritiers , ou au défaut d'héritiers connus , avec le Procureur du Roi du lieu du domicile du défunt. S'il s'agit d'un testament fait dans le vaisseau même , en ce cas l'entérinement pourra être or-

donné au Siege de l'Amirauté saisie de la succession, avec le Procureur du Roi, toutefois dans la même supposition qu'il n'y ait pas d'héritiers connus ; & encore alors on exige que le légataire donne caution de rapporter, si faire se doit, jusqu'à ce que le temps de la réclamation des héritiers soit passé, la somme qu'il touchera ; s'il est solvable, on se contente néanmoins de sa soumission.

Outre les héritiers & les légataires, il y a encore les créanciers légitimes, *supra* art. 9, tit. 11 du livre 3, lesquels créanciers sont préférables à eux tous, s'ils ont saisi entre les mains du Greffier, ou qu'autrement ils se présentent pour réclamer, avant que la délivrance ait été ordonnée & effectuée en faveur des héritiers ou des légataires. Mais on exige tout de même, avec raison, des créanciers, qu'ils fassent reconnoître leurs créances par les héritiers, ou avec eux, s'il y en a de connus ; & si l'on n'a pu en découvrir, après quelque délai, l'usage est, si les créances paroissent sinceres, d'admettre les créanciers à toucher jusqu'à concurrence de leur dû, en affirmant par serment chacun, que les sommes qu'ils demandent leur sont bien & légitimement dûes, & en donnant caution, ou tout au moins se soumettant, s'ils sont d'une solvabilité non suspecte, de rapporter s'il y échoit, ce qui emporte la contrainte par corps.

En cas d'insuffisance pour les satisfaire tous, ils touchent alors par contribution au fol la livre, sans préférence à raison de la priorité des saisies ; mais sauf le droit de ceux dont les créances sont privilégiées, qui en ce cas sont payés les premiers & en entier, tant en principal qu'intérêts & frais, aux termes du droit commun.

S'il est réclamé dans l'an & jour. L'article 10, tit. 11, liv. 3, ci-dessus, ne donne tout de même, ou ne suppose que l'an & jour, pour la réclamation des effets des gens morts en mer, à compter du retour du vaisseau ; mais le Règlement du 23 Août 1739 déjà cité, accorde dans l'art. 6, deux ans au lieu d'un, conformément aux Edits des mois de Décembre 1712, & Juillet 1720, quoique à l'égard des bris, naufrages & échouemens le délai soit borné à l'an & jour, comme par la présente Ordonnance.

Ainsi comme dans l'espece du présent article, il s'agit précisément de la succession d'un homme mort en mer, fût-il même avéré qu'il fût mort dans un naufrage, il faut dire que les héritiers ou autres intéressés à la chose, auront deux ans entiers pour réclamer ; de maniere que ce ne sera qu'à défaut de réclamation dans les deux ans, que le partage ordonné par le même article pourra se faire.

Si l'on oppose que la succession d'un homme noyé dans un naufrage ou échouement, ou par accident particulier, doit être réglée absolument par la présente Ordonnance, indépendamment des Edits des mois de Décembre 1712, & Juillet 1720, & du Règlement de 1739, qui n'ont pour objet que les effets des gens morts en mer en général, pendant leurs voyages, & qu'ainsi dans le cas de notre article, il ne doit y avoir que l'an & jour pour la réclamation ; quoique les Edits & réglemens donnent deux années entieres : je réponds.

1°. Qu'il n'y a aucune différence à faire, entre le cas d'un homme mort sur un vaisseau durant le cours d'un voyage, & celui d'un homme noyé dans un naufrage ou par quelque autre accident ; autrement il faudroit dire que

la succession d'un homme de mer , qui en faisant route , tomberoit en pleine mer & se noyeroit , devroit se régler différemment de celle d'un marin qui mourroit de mort naturelle dans le navire. Or il seroit absurde de mettre aucune différence entre les deux especes d'ouvertures de succession. Il en faut donc dire autant de la succession d'un homme noyé dans un naufrage , puisqu'au fonds c'est dans tous les cas un homme mort en mer. D'où il s'ensuit que dans tous ces cas aussi , il y a indistinctement deux ans pour réclamer en vertu des Edits de 1712 & de 1720 , & du Règlement de 1739 , qui ont dérogé en cette partie au présent article.

2°. Si cet article avoit borné la réclamation à l'an & jour par rapport à la succession d'un homme noyé , c'est qu'elle en avoit usé de même au sujet des effets de l'homme mort en mer sur un vaisseau pendant le voyage , comme il résulte de l'art. 10 déjà cité , tit. 11 , liv. 3. Or si , comme on n'en peut douter , le délai dans ce dernier cas a été prorogé & étendu à deux années par les Edits de 1712 & 1720 , & par le Règlement de 1739 , il est d'une nécessité indispensable de reconnoître que la prorogation du délai regarde également le cas de notre article , puisqu'on ne sauroit assigner aucune raison de différence.

3°. Enfin , cela doit faire d'autant moins de difficulté , que les réclamateurs sont toujours favorables , & que dans les principes du droit , *favores sunt ampliandi* ; en conséquence duquel principe , le Roi & M. l'Amiral se sont nettement expliqués qu'ils n'entendoient point que le défaut de réclamation dans le temps , opérât une fin de non-recevoir absolue , & qu'au contraire leur intention étoit que les réclamations fussent reçues en tout temps , dès qu'elles se trouveroient fondées & suffisamment appuyées. Cela se trouve même formellement décidé , tant par l'Edit du mois de Décembre 1712 , que par la Déclaration du Roi du 30 Décembre 1720.

Concluons donc qu'au lieu de l'an & jour porté par le présent article , il y a nécessairement deux ans pour réclamer , depuis les Edits des mois de Décembre 1712 & Juillet 1720 , la Déclaration du Roi du 30 Décembre audit an 1720 , & le Règlement du 23 Août 1739 ; & qu'ainsi le partage qu'il ordonne ne peut avoir lieu qu'après les deux ans , entre le Roi , l'Amiral & celui qui aura trouvé le cadavre.

Mais il faut prendre garde qu'il n'y aura de sujet à ce partage par tiers , que ce qui sera trouvé sur le cadavre en argent ou autres effets , aux termes de cet article ; & qu'à l'égard de ce qui aura appartenu au défunt étant dans son coffre ou autrement dans le navire , de même que de ses gages , celui qui aura trouvé le cadavre n'aura rien à y prétendre ; le tout , faute de réclamation , étant dévolu aux Invalides de la marine , comme étant aux droits du Roi , & à M. l'Amiral , avec les deux tiers qui leur reviendront du partage à faire avec l'inventeur du cadavre.

Au surplus ce partage est borné , à ce qui restera des effets , après le paiement des frais de justice & de l'inhumation. Sur quoi il est à observer par rapport aux frais de justice , qu'ils comprennent non seulement ceux de la vente des effets , mais encore ceux du procès-verbal de transport des Juges pour la levée du cadavre ; car cette partie de leurs fonctions ne doit être gratuite de leur part , que lorsqu'outre les vêtemens qui ne se comptent pas à cause de l'article précédent , il ne se trouve pas sur le cadavre , ou appartenant

au défunt dans le navire, ou provenant de ses gages, de quoi payer leurs vacations, outre les frais de l'enterrement qui ont encore la préférence.

S'il y a de quoi suffire à tout, il est juste en effet qu'ils soient satisfaits de leurs vacations, & cet article les autorise à les prendre, en parlant des frais de Justice en général. Mais s'il n'y a rien après les frais d'inhumation, qui, comme je l'ai dit, sont préférables, leur travail est gratuit, quoique le défunt ait laissé des biens qui passent à des héritiers connus. Faute d'être instruits de cet usage, les parens de ceux dont on leve les cadavres, refusent le plus souvent de les reconnoître pour leur faire donner la sépulture, s'imaginant que s'ils s'avouent héritiers, même parens simplement, les Officiers de l'Amirauté leur demanderoient des vacations, quoiqu'il n'y en ait jamais eu d'exemple. Le peuple est peuple par-tout, & ne revient jamais de ses préventions.

Quant aux frais de l'inhumation, ils sont pareillement justes dans le cas de notre article; mais, comme il a été observé ci-dessus, il ne s'agit pas d'excéder les bornes ordinaires, sous prétexte qu'il y a des effets d'une certaine valeur dans la succession. Il faut se régler sur l'état & la condition du défunt, autrement ce seroit faire tort aux parties intéressées, qu'il y eût dans la suite réclamation ou non.

ARTICLE XXXVII.

N'Entendons par la présente Ordonnance faire préjudice au droit de Varech, attribué par la Coutume de Normandie aux Seigneurs des Fiefs voisins de la mer, en satisfaisant par eux *aux charges y portées.*

Pour l'intelligence de cet article & du suivant, mais principalement de celui-ci, il faut avoir recours à la Coutume de Normandie, titre du Varech.

L'article 596 dit, sous ce mot de Varech & choses gayves, sont comprises ;
» toutes choses que l'eau jette à terre par tourmente & fortune de mer, ou
» qui arrivent si près de terre, qu'un homme à cheval y puisse toucher avec
» sa lance.

Par-là nous avons une idée de ce qu'on entend en Normandie sous le nom de Varech & des choses gayves réputés Varech; ce qui ne s'applique qu'aux choses jettées par le flot sur le rivage, ou si près de terre, qu'un homme à cheval y puisse toucher avec une lance.

Dans la même Coutume il est d'autres choses gayves, & suivant l'article 603, ce sont choses qui ne sont appropriées à aucun usage d'homme, & qui ne sont réclamées par aucun. C'est ce qu'on appelle ailleurs épaves de terre, telles que sont les bêtes égarées; mais il ne s'agit ici que des épaves de mer, toutes comprises en Normandie sous le terme de Varech, que les choses soient appropriées à l'usage de l'homme, ou non.

Berault, sur ledit art. 596 & C. B. R. en sa note que l'on trouve dans le Coutumier général sur l'art. 194 de la même Coutume, prétendent que ce mot

Varech est tiré du mot anglois *Vraich*, qui désigne cette herbe marine que notre Ordonnance appelle Varech ou Vraiç, far ou gouémon, dans le titre suivant, à la bonne heure; mais que delà on ait appelé Varech tout ce que la mer jette sur le rivage, c'est ce qui n'a pu se faire que par une mauvaise application du terme, n'y ayant aucune analogie entre les deux significations qu'on lui a données.

Quoi qu'il en soit, le Varech ainsi spécifié & déterminé en Normandie, appartient par la Coutume au Seigneur du fief sur lequel, c'est-à-dire, sur le rivage duquel il est trouvé, s'il n'est réclamé dans l'an & jour. En conséquence il doit avoir la garde du Varech après inventaire fait par la justice du Roi, pour être rendu au propriétaire qui le réclamera dans l'an & jour, sinon il lui demeurera acquis. C'est la disposition des articles 597, 600 & 601, sauf les choses détaillées dans l'article 602, qui sont dévolues au Roi.

C'est donc à ce droit de Varech que notre Ordonnance, dans le présent article, déclare n'entendre faire aucun préjudice; ce qui est une exception unique & privilégiée en faveur de la province de Normandie. En vertu de ce privilège, tout Seigneur féodal, noble ou roturier, suivant l'article 194 de la même Coutume, (qu'il ait la haute-Justice, ou non, Berault, pag. 927, & Pesselle, pag. 612) ayant un fief voisin de la mer, est fondé en droit de bris, naufrages & épaves, sur-tout ce que la mer jette sur le rivage de son fief, ou qui en approche assez pour qu'un homme à cheval y puisse toucher avec une lance, tandis que dans tout le reste du Royaume, nul Seigneur, quelque qualifié qu'il soit, n'y peut rien prétendre, s'il n'en a une concession spéciale du Roi, comme il a été observé ci-dessus, art. 26.

On ne voit point l'origine de ce privilège dont jouissent les Seigneurs Normands, on voit seulement que le droit municipal de leur province le leur avoit attribué dès le temps de l'ancienne Coutume; & il suffit que l'autorité royale l'ait confirmé dans le présent article, pour qu'il ne puisse plus leur être disputé, n'ayant pas besoin de titres particuliers pour s'en faire maintenir en possession.

Aux charges y portées. Ces charges, ou plutôt ces conditions, sont, 1°. de prendre le Varech des mains de la Justice du Roi, c'est-à-dire, des Officiers de l'Amirauté, sans pouvoir s'en emparer d'autorité, ni par celle de sa Justice, le cas étant déclaré royal, art. 597. 2°. De garder le Varech *sans l'empirer*, & de faire vendre les effets périssables, *en retenant marque ou échantillon*, &c. art. 599. 3°. Enfin, de rendre le Varech au propriétaire qui le réclamera dans l'an & jour, sans exiger de lui autre chose que le paiement des frais faits pour la garde & conservation des effets, suivant qu'ils seront réglés par Justice, art. 600.

Au surplus, ce droit de Varech doit être exactement resserré dans ses bornes; & puisqu'aux termes de la Coutume, il ne s'entend que des effets jettés par la mer sur le rivage, ou poussés si près du rivage qu'un homme à cheval puisse y toucher avec sa lance, il faut dire que, s'il s'agit d'effets naufragés, sauvés sur les flots ou à une distance plus grande, le Seigneur n'y peut rien prétendre, & qu'ils appartiennent au Roi & à M. l'Amiral, relativement au droit commun qui doit alors servir de règle, & c'est ce qui résulte au reste de l'article 42 ci-après.

Dans le cas au contraire du véritable Varech, tout appartient au Seigneur

à défaut de réclamation dans l'an & jour, *sans que puis après il en puisse être inquiété*, ajoute l'art. 606 ; c'est-à-dire, 1^o, que le Roi ni M. l'Amiral n'en peuvent demander aucune portion, s'il ne s'agit des choses énoncées dans l'art. 602, & déclarées appartenir au Roi ; dans lesquelles par conséquent M. l'Amiral prendroit la moitié comme dans les autres provinces du Royaume.

2^o. Qu'après l'an & jour, il n'y a plus de réclamation qui soit admissible, la fin de non-recevoir étant acquise contre les propriétaires ; en quoi les Seigneurs sont moins généreux que le Roi & M. l'Amiral, qui ne tirent jamais à conséquence la fin de non-recevoir.

3^o. Que le Varech après ce temps, appartient de plein droit au Seigneur qui en a eu la garde, sans qu'il soit obligé d'en demander la délivrance définitive aux Officiers de l'Amirauté.

4^o. Enfin, que ceux qui ont trouvé & sauvé le Varech, doivent se contenter de leurs salaires, & ne sont pas fondés à prétendre le tiers des effets, conformément à l'art. 10 de l'Ordonnance de 1543 & à l'art. 20 de celle de 1584, attendu que le Parlement de Rouen, par son Arrêt de vérification du 17 Avril 1584, a modifié ces Ordonnances pour n'avoir lieu que suivant la Coutume du pays & les Arrêts de la Cour, & qu'en cette partie, la présente Ordonnance n'a du tout point dérogé au droit & privilège des Seigneurs Normands.

ARTICLE XXXVIII.

Leur faisons toutefois défenses de faire transporter les choses échouées, dans leurs maisons, avant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté, & jusqu'à ce qu'elles ayent été par eux vues & inventoriées, *à peine de répondre de tout le chargement, & de déchéance de leur droit.*

CES défenses ne sont point nouvelles & n'ont rien que de conforme à la Coutume de Normandie, qui, dans l'art. 597, *ne permet pas au Seigneur d'enlever ou de diminuer le Varech ; jusqu'à ce qu'il ait été vu par la Justice du Roi.* Or, la Justice du Roi, en cette partie n'a jamais été étendue que de la Jurisdiction de l'Amirauté, suivant l'observation de Berault sur ce même article, & Pefnelle, pag. 614.

Notre article dit *vues & inventoriées* ; ce qui semble ajouter quelque chose d'intéressant à celui de la Coutume de Normandie ; mais Berault, *ibid.* déclare que la pratique a toujours été que les Seigneurs devoient prendre les effets des mains des Officiers de l'Amirauté, & que ce n'étoit qu'après un inventaire exact que la garde leur en étoit confiée.

A peine de répondre de tout le chargement. Non seulement dans ce cas, dit Berault, mais encore si les Seigneurs ont laissé piller & emporter des effets, sans s'y être opposés de tout leur pouvoir ; ce qu'il appuie d'une Sentence de la Table de Marbre du 22 Novembre 1608, & ce qui est aussi conforme à la disposition de l'article 4 ci-dessus.

Et de déchéance de leur droit. Non pour toujours , pour eux & leurs héritiers , ou ayant cause , comme l'a pensé mal-à-propos le Commentateur , puis-que l'article ne le dit pas , & qu'une peine de cette conséquence doit être expressément prononcée par la loi pour avoir lieu , mais seulement pour cette fois. De manière que le Seigneur qui sera contrevenu à la disposition de cet article , sera privé de son droit de Varech dans cette occasion , sans être exclus de la faculté de l'exercer à l'avenir ; ce ne seroit qu'en cas de plusieurs récidives qu'il pourroit en être déclaré déchu à jamais.

A R T I C L E X X X I X .

LES Officiers de l'Amirauté établis sur les côtes de Normandie , après l'inventaire des effets sauvés , en chargeront les Seigneurs des Fiefs , ou personnes solvables en leur absence , à peine d'en répondre en leurs noms.

LE Commentateur observe fort bien qu'il n'est parlé ici que des Officiers de l'Amirauté de Normandie , parce qu'il n'y a dans tout le Royaume que les Seigneurs des Fiefs situés dans cette Province qui aient le droit de Varech , c'est-à-dire , de bris , naufrage , échouement & d'épave de mer , sur tout ce qui est jetté à la côte & échoué sur le rivage , sans avoir besoin de titres.

Mais , comme le profit résultant de ce droit , ne peut leur être acquis qu'à défaut de réclamation dans l'an & jour , & qu'ainsi il est extrêmement intéressant pour les propriétaires , que les effets sauvés soient constatés par un inventaire fidele , avant de passer sous la garde des Seigneurs , chacun en ce qui le concerne , & pour ce qui s'en est trouvé sur le rivage de leurs Fiefs ; c'est par cette raison que l'article précédent leur défend de faire transporter aucuns de ces effets dans leurs maisons , avant l'inventaire qui en doit être fait par les Officiers de l'Amirauté , & que par celui-ci il est décidé que ces Officiers , après l'inventaire , les en chargeront , c'est-à-dire , leur en laisseront ou confieront la garde , pour en faire la représentation & la remise aux propriétaires qui les réclameront dans l'an & jour.

Si le Seigneur se présente en personne sur le lieu , ou par un Procureur fondé de procuration suffisante , ce qui s'entend , ou d'un pouvoir spécial particulier , ou d'un pouvoir général pour tous les Varechs qui se trouveront sur son Fief , c'est à lui qu'il faut laisser la garde du Varech , en le chargeant de le représenter , s'il y échoit , conforme à l'inventaire , dont , à cette fin , je pense qu'il faut lui donner une copie ; ce n'est qu'en son absence , ou d'un Procureur de sa part , que la garde en doit être confiée à d'autres personnes.

Tel est le privilège du Seigneur de Fief en Normandie ; de sorte que ce n'est pas même le cas d'examiner s'il est d'une solvabilité suffisante , ou non ; pourvu toutefois qu'il soit partie capable pour s'engager irrévocablement ; sur quoi voir *infra* l'article 43. Mais aussi , parce que le dépôt entre ses mains est nécessaire , & que ce n'est qu'à raison ou à l'occasion de son Fief , je ne doute nullement que pour la restitution du Varech , les réclamateurs n'aient une hypo-

theque privilégiée sur son Fief, préférable à tous autres créanciers, avec la contrainte par corps.

En son absence : cet article veut que les Officiers de l'Amirauté chargent de la garde du Varech, des personnes solvables ; ce qui est conforme à l'article 198 de la Coutume de Normandie, qui n'ajoute pas néanmoins, comme notre article, *à peine d'en répondre en leurs noms* ; mais Berault, long-temps avant cette Ordonnance, avoit cru que la peine étoit de droit ; comme telle, il l'avoit suppléée dans ladite Coutume de Normandie, pag. 920.

Cependant cette garantie de la solvabilité des dépositaires choisis par les Officiers de l'Amirauté, en l'absence du Seigneur ou de son porteur d'ordre, ne doit s'entendre que relativement aux observations qui ont été faites sur l'article 15 ci-dessus.

Et cela feroit encore moins de difficulté, si le choix des dépositaires étoit fait de l'aveu des officiers du Seigneur ou de son homme d'affaires ; ce qui s'entend néanmoins, pourvu que ce ne soit pas eux-mêmes qui soient choisis, s'ils ne sont d'une solvabilité bien reconnue, suivant la remarque du même Berault, *ibidem*, & de Pesnelle, pag. 614.

Mais, en aucun cas, les Officiers de l'Amirauté ne peuvent, selon moi ; ordonner le dépôt à leur greffe ; soit parce que le présent article & le 598 de la Coutume de Normandie, en disposent autrement ; soit parce que le Roi & M. l'Amiral n'ayant rien à prétendre à la chose, ce ne pourroit être que par affectation qu'ils feroient faire le dépôt à leur greffe, sur-tout des effets en nature, à cause du droit de magasinage, qui seroit censé avoir déterminé leur choix.

ARTICLE XL.

LE salaire des ouvriers employés à sauver & transporter les effets naufragés chez le Seigneur, sera taxé & payé en la manière prescrite par les articles XI & XIII du présent titre, sans que les Officiers de l'Amirauté puissent taxer aucune chose aux Seigneurs pour droit de sauvement, vacations ou journées par eux prétendues employées à la garde du Varech. Faisons défenses aux Seigneurs de rien exiger sous ce prétexte, à peine du quadruple, de quinze cens liv. d'amende, & de privation de leur droit.

OR, par l'article 11 ci-dessus il est dit *qu'il sera fait taxe raisonnable aux ouvriers pour leurs salaires sur les états de leur travail*, qui auront été tenus par les Officiers de l'Amirauté, aux termes des articles 8 & 9, & l'article 13 auquel celui ci se rapporte également, porte que, *s'il ne se présente point de réclamateurs dans le mois après que les effets auront été sauvés, il sera procédé par des Officiers à la vente de quelques marchandises des plus périssables, & les deniers en provenant seront employés au payement des salaires des ouvriers, dont sera dressé procès-verbal ; sur quoi voir ce qui a été observé sur ledit article 13.*

A quoi il convient d'ajouter ici , conformément à l'art. 15 , que , si le dommage arrivé aux effets est tel qu'il ne puisse être réparé , ni les marchandises gardées sans perte considérable , la vente en sera faite par les Officiers de l'Amirauté , pour les deniers en provenans être déposés entre les mains du Seigneur ou de personnes solvables en son absence , relativement à l'article précédent , & à la disposition de l'article 599 de la Coutume de Normandie.

Tout cela suppose par conséquent , que ces diverses opérations doivent être faites avec le Seigneur , s'il est présent , comme partie intéressée essentiellement , attendu qu'il se peut qu'il n'y ait pas de réclamation dans l'an & jour ; ou dans son absence avec son porteur de procuration , ses officiers ou gens d'affaires.

Mais dans tous ces cas , cet article défend expressément aux Officiers de l'Amirauté , d'allouer aucune somme aux Seigneurs , ni par conséquent à leurs représentans , pour droit de sauvement , vacation ou journées par eux employées à la garde du Varech ; & parce que sous main les Seigneurs pourroient se dédommager , l'article leur défend tout de même de rien exiger des réclamateurs sous ce prétexte , à peine de quadruple , de 1500 liv. d'amende , & de privation de leur droit.

Dans le premier cas , il y auroit en effet de l'indécence & quelque chose de plus de la part d'un Seigneur à demander le salaire de ses journées comme un manoeuvre ; d'autant plutôt encore que , n'étant point obligé par état de se trouver au sauvement des effets , il n'y peut assister que pour son propre intérêt , c'est-à-dire , que pour la conservation d'un Varech qui doit lui appartenir à défaut de réclamation dans l'an & jour ; & dans le second cas , c'est une exaction ou concussion dont il se rend coupable , en exigeant , par abus de son autorité , des droits que l'Ordonnance lui refuse absolument & à si juste titre.

Cependant , comme notre article ne parle que des vacations pour journées employées par les Seigneurs au sauvement & à la garde du Varech , je ne doute nullement que s'ils ont fourni des magasins pour la garde des effets , ils ne soient fondés , comme tous autres dépositaires , à prétendre le loyer des magasins , suivant la taxe qui en sera faite par les Officiers de l'Amirauté ; puisque ces loyers étant de nécessité , il auroit fallu les payer à d'autres personnes , si les Seigneurs n'avoient pas fourni eux-mêmes les magasins. Cela résulte au reste de la disposition de l'article 600 de la Coutume de Normandie , auquel celui-ci ne paroît nullement avoir voulu déroger.

A R T I C L E X L I.

NE pourront les Seigneurs , sous prétexte de leur droit de Varech , empêcher les maîtres de se servir de leur équipage pour alléger leurs bâtimens échoués & les remettre à flot ; ni les forcer de se servir de leurs valets & vassaux , sous pareille peine de quinze cens liv. d'amende & de perte de leur droit.

LA disposition de cet article est si naturelle & d'une justice si évidente, qu'on l'auroit suppléée, si elle eût été omise. Aussi n'avoit-elle pas échappé au Législateur, Auteur de la compilation des Jugemens d'Oleron, comme il résulte de l'article 29.

Quoi de plus juste en effet que de laisser au maître ou capitaine d'un navire la faculté de travailler par lui-même & avec le secours des gens de son équipage à alléger son navire pour le retirer de l'échouement & le remettre à flot.

Du même principe il s'ensuit que le Seigneur ne peut le forcer non plus de se servir de ses valets, vassaux & tenanciers ; il y en a même une raison de plus : savoir, que ces hommes du Seigneur, au lieu de travailler de bonne foi à sauver le navire & à le remettre à flot, pourroient convertir l'échouement dans un naufrage complet ; & c'est sans doute par cette double considération, que cet article prononce contre le Seigneur coupable d'une telle prévarication, une amende de 1500 liv. & la perte de son droit.

Il n'en seroit pas même quitte pour cela, s'il étoit justifié que ses gens eussent percé le navire, ou manœuvré de manière à le faire périr nécessairement. Ce seroit alors le cas de l'art. 44 ci-dessous, s'il y avoit preuve que ses gens n'auroient ainsi prévarié que par son ordre ; ou le moins qui en pourroit arriver, à cause de la présomption trop naturelle qu'il y auroit trempé, ce seroit qu'il fût responsable de tout le dommage absolument, comme y ayant donné lieu.

Cet article au reste est dans toute la règle du droit de Varech, puisque ce droit ne peut s'étendre que sur les effets jettés par la mer sur le rivage, ou qui en approchent assez pour qu'un homme à cheval y puisse toucher avec sa lance, & qu'il est impossible qu'un navire échoue assez près du rivage pour se trouver dans ce cas. Mais quand il pourroit en arriver autrement, il ne seroit pas moins libre aux gens de l'équipage de travailler à relever le navire ; il seroit également défendu au Seigneur de les forcer de recevoir le secours de ses gens, dès qu'ils ne voudroient pas l'accepter.

Il n'y a en pareil cas que les Officiers de l'Amirauté qui puissent ordonner les manœuvres convenables pour le sauvement du vaisseau & de ses effets, & par conséquent obliger les gens de l'équipage d'accepter les secours dont ils croiroient pouvoir se passer. A l'égard des Seigneurs de Normandie, leur droit de Varech les rend trop suspects pour qu'on ne doive pas se défier des secours qu'ils peuvent offrir. C'est à eux à attendre qu'on leur en demande, & alors ils rentrent dans la catégorie des Seigneurs des autres provinces ; il faut qu'ils se conforment à la disposition de l'article 4 ci-dessus, sous les peines qui y sont portées.

Mais pour nous renfermer ici dans l'espece du présent article, où il s'agit d'un bâtiment échoué, que le maître & les gens de son équipage s'efforcent de relever, en l'allégeant, pour le remettre à flot, de ce qui est défendu au Seigneur de les troubler dans ce travail sous prétexte de son droit de Varech, il s'ensuit que s'ils viennent à bout de retirer le navire de son échouement, le Seigneur n'y peut rien prétendre, ni empêcher qu'on donne au bâtiment le radoub nécessaire pour qu'il remette en mer ou qu'il gagne un port ; & cela quand même le secours de ses gens auroit été accepté, parce qu'en ce cas tout se réduit au paiement de leurs salaires, suivant la taxe qui en sera faite par les Officiers de l'Amirauté.

Il s'ensuit aussi , non seulement qu'il est libre au maître ou capitaine de se servir d'alleges , bateaux de pêcheurs ou autres bâtimens , pour recevoir & mettre en sûreté les marchandises qui seront tirées du navire pour l'alléger , mais encore qu'il pourra faire tirer à terre par les gens de son équipage , les futailles & autres choses flottantes qui seront sorties naturellement du navire , ou qu'il aura fait jeter à la mer , sans que le Seigneur y puisse non plus rien prétendre à raison de son droit de Varech , qu'il ne peut faire valoir que sur les seuls effets que le flot aura jettés sur le rivage.

Mais il est entendu que toutes ces manœuvres , le capitaine ne peut les faire faire de son chef qu'avant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté ou en leur absence , parce que , eux présens , tout le travail doit être réglé & ordonné par eux , comme il a été observé *suprà* , art. 6 , 7 & 8.

ARTICLE XLII.

NE pourront non plus les Riverains , sous prétexte du même droit de Varech , prétendre aucune part aux effets *trouvés sur les flots ou pêchés en pleine mer* , & amenés sur les greves en l'endroit de leurs Seigneuries , ni sur les *poissons gras & autres qui y seront conduits & chassés par l'industrie des pêcheurs*.

C'Est parce que le droit de Varech en Normandie , comme il a déjà été remarqué plus d'une fois , n'a lieu que sur les effets jettés par la mer sur le rivage , ou qui en sont si près qu'un homme à cheval puisse y toucher avec sa lance.

Il ne peut donc pas influer sur les effets sauvés sur les flots ou pêchés en pleine mer ; & c'est aussi ce que décide formellement cet article , quoique ces effets soient amenés sur les greves contiguës aux Fiefs des Seigneurs ; ce qu'il faut entendre , par quoi que ce soit que ces effets soient amenés sur les greves , même par les gens des Seigneurs , sauf le paiement de leurs salaires.

De sorte qu'en pareil cas il faut distinguer ces effets de ceux qui seront venus naturellement à la côte , pour ne mettre que ces derniers sous la garde des Seigneurs , après que l'inventaire en aura été fait , relativement à l'article 39 ci-dessus ; parce qu'il n'y a effectivement que ceux-là qui puissent être dévolus aux Seigneurs par droit de Varech , à défaut de réclamation dans l'an & jour. Quant aux autres effets , c'est aux Officiers de l'Amirauté à veiller à leur garde & conservation , conformément aux articles 6 & suivans , les choses à cet égard étant dans les termes du droit commun , & devant absolument être réglées tout comme si le naufrage ou l'échouement fût arrivé en toute autre Province que celle de Normandie ; de manière que , sauf l'exécution de l'article 27 , ces effets , à défaut de réclamation aussi dans l'an & jour , appartiendront par moitié au Roi & à M. l'Amiral.

Par cette raison que ce droit de Varech est borné aux effets arrivés naturellement & jettés par le flot à la côte , il faut prendre garde que cet article n'exécute pas simplement , comme le 27 , les effets *trouvés en pleine mer ou tirés*

tirés de son fond ; mais qu'il ajoute ceux qui seront *trouvés sur les flots*. Ce qui s'entend néanmoins de façon, qu'ils ne soient pas assez près du rivage pour qu'un homme à cheval y puisse toucher avec une lance, parce que alors ce seroit le cas du Varech ; mais à une plus grande distance, c'est autre chose, en telle sorte que quoique ces mêmes effets auroient pu naturellement être poussés par les flots sur le rivage, ils sont exempts du droit de Varech, dès qu'ils y sont amenés par main d'homme, parceque c'est les avoir trouvés & sauvés sur les flots, ce qui suffit aux termes de cet article.

Il en est de même des poissons, gras ou à lard, qui de droit sont également sujets au droit de Varech ; c'est-à-dire, qu'il faut pour cela qu'ils viennent à la côte naturellement : & *sans aide d'homme*, comme le décide l'article 602 de la Coutume de Normandie, & plus disertement le présent article, en ces termes exclusifs du droit de Varech, *poissons gras & autres qui y seront conduits & chassés par l'industrie des pêcheurs*. Sur quoi il est à observer toutefois, que ce mot *pêcheurs* n'indique qu'une qualité relative à ceux qui conduisent & chassent le poisson, sans exiger qu'ils soient pêcheurs de profession, parce qu'en cette partie ils sont réellement pêcheurs, ce qui suffit.

Au reste les poissons gras dont parle cet article, sont les poissons à lard qui sont le sujet de l'art. 29 ci-dessus, *ubi vide notata*. Ce sont donc ces poissons, autres que les royaux, qui, venus à la côte, *sans aide d'homme*, appartiennent au Seigneur en entier par droit de Varech. Il y a plus, & il en faut dire autant de tous autres poissons trouvés sur le rivage, non seulement parce que cet article dit, *poissons gras & autres*, mais encore parce que l'article 603 de la Coutume de Normandie, n'excepte absolument que le poisson royal, attribuant tout le reste aux Seigneurs.

ARTICLE XLIII.

LEs Seigneurs des Fiefs seront tenus six mois après la publication des présentes, *de faire borner entr'eux du côté de la mer, leurs terres qui aboutissent sur les greves*, à peine des dommages & intérêts de qui il appartiendra.

LE motif de cet article a été de prévenir les contestations qui auroient pu s'élever entre les Seigneurs des Fiefs voisins du rivage, où se trouveroient des effets échoués ou naufragés, & d'en éviter les suites fâcheuses. C'est pour cela uniquement qui leur a été enjoint, *de faire borner entr'eux du côté de la mer leurs terres qui aboutissent sur les greves*, afin que l'étendue du Fief d'un chacun étant déterminée, il n'y eût aucune difficulté pour reconnoître & distinguer les effets sujets au droit de Varech, aussi d'un chacun.

Ce droit étant précisément attaché & inhérent au Fief, ne doit donc être considéré que comme un droit purement réel, abstraction faite de la personne du Seigneur propriétaire ou possesseur du Fief. Ainsi il importe peu que le Seigneur soit noble ou roturier, laïc ou ecclésiastique. Et comme il suffit aux termes de la présente Ordonnance & de la Coutume de Normandie, d'être Sei-

gneur Féodal, Seigneur de Fief, sans qu'il soit fait mention de la justice; il s'ensuit aussi qu'il importe peu tout de même, que le Fief ait la haute-justice ou non, même qu'il n'ait aucun droit de Jurisdiction. De manière que le vassal dont le Fief touche au rivage de la mer, doit jouir du droit de Varech, quoique son Fief soit sans aucune Jurisdiction, à l'exclusion de son Seigneur suzerain, dont la haute-justice s'étend sur ce même Fief.

De ce que ce même droit est purement réel, dû, *ratione fundi & non ratione personæ*, & qu'il est indépendant de tout droit de Jurisdiction; il s'ensuit encore qu'il fait partie des fruits & profits du Fief; en un mot, qu'il est ce qu'on appelle *in fructu*, & par conséquent qu'il appartient non seulement à l'usufruitier du Fief ou à la douairière; mais encore au Fermier, si par l'acte de Ferme le Seigneur bailleur n'en fait une réserve expresse ou implicite; mais la réserve sera implicite, si le Seigneur a retenu en général les droits & profits casuels; parce que les lods & ventes y étant compris, le droit de Varech qui est incomparablement plus casuel encore, à plus forte raison censé réservé.

Si le Fief appartient à l'Eglise, comme le Bénéficiaire ne peut engager le fonds du bénéfice, & que d'ailleurs en pareil cas, il n'y auroit pas lieu à la contrainte par corps contre le Bénéficiaire, ce seroit inutilement qu'il demanderoit la garde du Varech, s'il n'offroit en même temps bonne & suffisante caution, ou les Officiers de l'Amirauté qui lui confieroient ce dépôt sans cette précaution, s'exposeroient à en répondre en leurs noms envers les propriétaires réclameurs.

Il en faut dire autant si le Fief est possédé par une douairière, les raisons étant absolument les mêmes.

A l'égard de l'usufruitier ordinaire, quoique sujet à la contrainte par corps pour la restitution du Varech qui lui seroit confié, comme il ne peut pas non plus engager le Fief au préjudice du propriétaire, il y auroit également de l'indiscrétion à lui laisser la garde du Varech, sans exiger de lui une caution; avec cette seule différence qu'on pourroit alors ne pas regarder d'aussi près à la solvabilité de la caution.

Même décision par rapport au Fermier qui, par la nature de sa Ferme, auroit le droit de Varech, quoiqu'on pourroit dire ce semble, que le Seigneur l'ayant subrogé en son lieu & place, devroit répondre subsidiairement de sa solvabilité. Mais cela seroit trop rigoureux, & d'ailleurs ne sauroit se soutenir en point de droit. Il ne faut pas confondre un Fermier avec un porteur de procuration, qui représente essentiellement celui dont il a le pouvoir, & qui par conséquent, l'engage aux termes du pouvoir, suivant l'axiome, *qui per alium facit, per se ipsum facere videtur*.

Enfin, pour ce qui est du Seigneur de Fief en minorité, s'il a un tuteur, nul doute que la garde de Varech ne doive être confiée à ce tuteur, sans qu'on puisse exiger de lui caution, parce qu'il représente aussi essentiellement, & qu'il engage aussi efficacement son mineur pour tout ce qui regarde son administration, qu'un porteur de procuration engage le majeur dont il a le pouvoir.

Mais s'il n'a plus de tuteur parce qu'il est émancipé, sa majorité féodale ne suffisant pas en pareille hypothèse pour l'engager sans espérance de restitution; c'est le cas de ne lui laisser la garde du Varech que moyennant bonne & suffisante caution.

Au surplus, dans les cas ci-dessus de l'usufruitier & du Fermier, les défenses

portées par l'art. 40, au sujet des journées par eux employées au sauvement & à la garde des effets, les regardent absolument comme le Seigneur propriétaire du Fief, de même que celles des art. 38 & 41, & de celui qui suit.

Il reste à observer sur celui-ci, que si, faute par les Seigneurs d'avoir constaté & réglé entr'eux les bornes de leurs Fiefs voisins de la mer, il s'élève des contestations, qui arrêtent ou suspendent le sauvement & le transport des effets en lieu de sûreté, ou qui, de quelque manière que se soit occasionnent des dommages & intérêts, ils en répondront aux termes de cet article, à qui il appartiendra; c'est-à-dire, qu'ils en feront raison aux propriétaires réclamateurs, & cela solidairement, attendu la faute commune à tous les contendans; sauf à eux à faire décider sur qui la faute devra être rejetée en particulier, & par conséquent qui devra en supporter la peine, tant en principal, que tous accessoires.

ARTICLE XLIV.

Seront punis de mort les Seigneurs des Fiefs voisins de la mer, & tous autres qui auront forcé les pilotes ou locmans, de faire échouer les navires aux côtes qui joignent leurs terres, pour en profiter, sous prétexte de droit de Varech ou autre, tel qu'il puisse être.

Ses Seigneurs riverains de Normandie sont désignés ici plus particulièrement que les Seigneurs des autres Provinces maritimes, c'est que l'intérêt de leur droit de Varech pourroit les tenter & les porter plus aisément à pratiquer cet indigne & exécrationnable moyen de le faire valoir.

Mais, parce que c'est un crime capital & horrible de forcer les pilotes ou locmans de faire échouer des navires, quelque soit le motif qui le fasse commettre, notre article n'a rien de trop rigoureux; & au contraire est extrêmement juste, en soumettant à la peine de mort tous ceux qui en seront coupables, Seigneurs & toutes autres personnes indistinctement.

Ainsi un Capitaine de navire qui en aura usé de la sorte, encourra la même peine; & c'est aussi la disposition de l'art. 36, tit. premier, liv. 2 ci-dessus, pour le cas où il a lui-même fait périr ou échouer son vaisseau. Mais comme ce même article suppose qu'il l'ait fait malicieusement, & qu'il a été observé sur le même article, qu'il n'y aura rien à lui imputer, si l'échouement est devenu nécessaire pour se garantir d'un naufrage absolu & inévitable sans cela, pourvu néanmoins qu'il ne se soit déterminé à l'échouement que par l'avis du plus grand nombre de l'équipage; il en faut dire autant du cas même où il y aura à bord un pilote côtier ou locman, quoique ce pilote se soit opposé à l'échouement, l'avis du plus grand nombre en pareilles circonstances, devant toujours l'emporter & servir d'excuse à un capitaine, d'autant plutôt que l'expérience n'apprend que trop que les pilotes lamaneurs ne sont pas exempts de fautes, même les plus lourdes, par impéritie ou autrement. Mais si de son chef & contre l'avis de son équipage, il forçoit le pilote d'échouer le navire, il seroit dans le cas de notre article, ou s'il y avoit quelques circonstances capables de le faire présumer qu'il n'auroit pas eu dessein de commettre en

cela un crime, il seroit pour le moins responsable de tous les dommages & intérêts, déclaré indigne de commander à l'avenir aucun navire.

Quoique l'article ne parle que de ceux qui auront forcé les pilotes d'échouer des navires, il est évident qu'il faut l'appliquer tout de même à ceux qui les y auront incités, portés & engagés moyennant argent ou promesse de récompense, parce que alors ils seront tous coupables & complices du crime. Aussi est-ce la disposition formelle de l'art. 26 des Jugemens d'Oleron, cité sur l'art. 2 ci-dessus, & qui est d'autant plus remarquable, que le genre de supplice prononcé contre les Seigneurs, assez cruels pour se prêter à d'aussi détestables manœuvres, est plus singulier.

Pour ce qui est des pilotes locmans, qui de dessein prémédité font échouer ou périr les navires, leur punition est marquée à part & différemment, dans l'art. 25 des mêmes Jugemens d'Oleron. Il en est parlé ci-dessus, art. 18, tit. 3 du présent livre.

ARTICLE XLV.

CEux qui allumeront la nuit des feux trompeurs sur les greves de la mer, & dans les lieux périlleux, pour y attirer & faire perdre les Navires, seront aussi punis de mort, & leurs corps attachés à un mât planté où ils auront fait les feux.

AU moyen de ces feux trompeurs, les navigateurs n'en seroient pas quittes vraisemblablement par un échouement simple de leur navire; le naufrage complet s'ensuivroit, selon toute apparence, peut-être même avec perte de la vie. Ainsi le crime étant encore plus grand que dans le cas du précédent article, il étoit tout naturel d'ajouter l'ignominie à la peine de mort, en ordonnant que les corps des coupables condamnés fussent attachés à un mât ou poteau planté dans le lieu où le feu auroit été fait, afin que la honte & la vérité du supplice servissent à détourner de pareils crimes.

Ces feux trompeurs, aux termes de notre article, sont ceux qui sont allumés la nuit sur les greves & autres endroits périlleux pour y attirer & faire perdre les navires. Ainsi il ne faut pas les confondre avec les feux ordonnés pour la garde-côte, par l'art. 5, tit 6 ci-dessus, ni avec ceux que les pêcheurs doivent montrer, suivant plusieurs articles du tit. 5 du livre suivant, encore moins avec les feux entretenus pour la sûreté de la navigation.

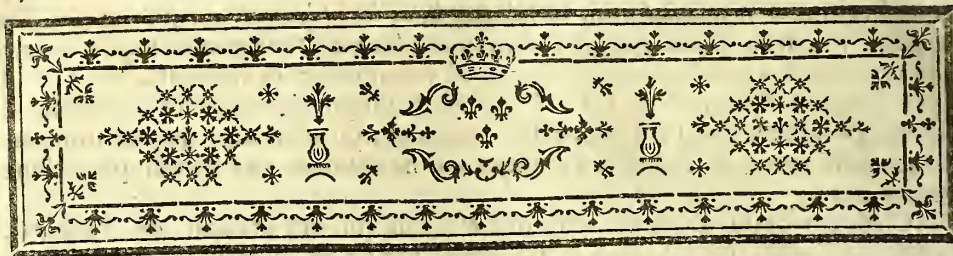
Il ne faut pas non plus les confondre avec les autres feux qu'il est défendu aux mêmes pêcheurs de montrer sur leurs bâtimens, par l'art. 7 dudit tit. 5, puisqu'à ce sujet il n'échoit qu'une punition corporelle, au lieu que dans le présent article, il s'agit de la peine de mort. Cependant si ces pêcheurs se plaçoient près de la côte, dans des endroits dangereux, & qu'ils fissent des feux capables d'attirer des navires près d'eux, il faudroit dire qu'ils seroient dans le cas de cet article.

Tel est aussi l'avis de Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 3, cap. 9, n. 23 & 24, fol. 316; mais il semble exiger que la mort ou le naufrage s'ensuive, de même

que Peckius *de re nauticâ*, sur la loi 10, ff. *de incend. ruin. nauf. sol.* 366. En quoi il y a trop d'indulgence; car enfin ces feux n'étant montrés qu'à dessein de tromper les navigateurs, le crime est commis par ce seul fait, & il n'est pas question d'en juger par l'événement. Ce seroit enhardir les coupables à tenter l'aventure par l'espérance de l'impunité, ou d'en être quittes pour un léger châtement, & de quelle conséquence ne seroient pas d'aussi pernicieux exemples!

C'est par cette raison au reste que Vinnius sur cet endroit de Peckius, après avoir dit, *nam hæc res & pravissimi exempli est*, a ajouté, *& quid aliud est, ostenso lumine, dolo malo hominem in perniciem trahere, quam mortis causam præbere?* A quoi l'on peut joindre la loi 15, ff. *ad legem Corneliam de sicaris*, conçue en ces termes: *nihil interest occidat, quis, an causam mortis præbeat.*





TITRE X.

DE LA COUPE DU VARECH OU VRAICQ, SAR OU GOUESMON.



NOTRE Ordonnance a réuni ces termes, *varech ou vraicq, sar ou gouesmon*, qui expriment la même chose pour se faire entendre dans les différens pays où cette chose n'est connue que sous l'un de ces noms.

En effet, l'herbe dont il est ici question, s'appelle en Normandie, *varech ou vraicq*; en Anis, Saintonge & Poitou, *sar ou fart*; & en Bretagne, *gouesmon*.

On peut voir dans les Dictionnaires ce que c'est que cette herbe, qui croît sur les rochers & sur les banches, ou bancs de pierre, que la mer arrose continuellement, ou à toutes les marées.

Il y a des côtes qui en sont prodigieusement garnies, d'autres où l'on en trouve peu, & d'autres enfin où l'on n'y en voit qu'autant que la mer y en apporte d'ailleurs. Il est à remarquer à ce sujet, que dans les temps où la mer est extraordinairement agitée par la tempête & par des ouragans, la violence de ses flots détache des rochers & des banches une grande quantité de cette herbe, qu'elle reunit & moncele par le mouvement qui la rapproche & l'éloigne continuellement du rivage; il est à remarquer, dis-je, qu'après avoir formé des masses prodigieuses de ces brins d'herbes, qu'elle a recueillis de divers endroits, elle s'en décharge enfin sur quelques plages, par des flots redoublés à la faveur d'un vent impétueux.

C'est ordinairement dans des anses ou enfoncemens qu'elle fait ces fortes de dépôts, & ils y sont plus ou moins considérables, selon que la tempête a été plus ou moins violente & longue.

Comme cette herbe est très-propre à engraisser & fertiliser les terres, l'ardeur à la ramasser est telle, que les habitans des côtes suspendent tout autre occupation pour aller recueillir celle qu'ils savent avoir été jetée par la mer sur les greves. Ils épient même le temps où ils prévoient qu'il pourra y en avoir sur le rivage, pour ne pas se laisser prévenir par d'autres: car, en cette partie, il n'y a de préférence pour personne; la chose est au premier occupant, aux termes de l'art. 5 ci-après.

Il en est autrement du *sar* attaché au rocher ou à la banche. L'Ordonnance veut qu'on le regarde comme faisant partie du territoire; & par cette raison,

elle en attribue la récolte aux habitans voisins du même territoire. Mais comme d'un autre côté la distribution en seroit nécessairement inégale entr'eux, s'il n'y avoit pas un temps fixé pour la coupe, afin que tous puissent en profiter; & que d'un autre côté, il est intéressant pour la conservation du frai du poisson, que la coupe du fart ne se fasse pas en tout temps, il étoit nécessaire d'y établir une police, & c'est à quoi l'Ordonnance a pourvu dans ce titre. Il est vrai que depuis long-temps cette police est négligée, sur-tout en Aunis; mais, trop utile pour être sujette à prescription, il sera facile de la faire revivre, dès que les habitans qui y ont intérêt, le requerront, ou que quelque autre circonstance l'exigera.

Une dernière propriété ou utilité du fart, c'est qu'il est propre à la fabrication du verre; mais les privilèges accordés aux Directeurs & Entrepreneurs des Verreries, ne peuvent donner atteinte au droit attribué par notre Ordonnance aux habitans des paroisses situées sur les côtes de la mer.

Il est intervenu sur cette matière une Déclaration du Roi du 30 Mai 1731, qui, en confirmant toutes les dispositions des articles dont ce titre est composé, y en a ajouté de nouvelles. Il est vrai que cette Déclaration ne regarde que les provinces de Flandres, pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie; mais, à cela près que les temps pour faire la coupe du fart y sont trop variés pour faire règle ailleurs, on y trouve des décisions qui conviennent à tous les pays où l'on fait usage de cet herbe: c'est pourquoi elle sera transcrite à la suite de ce titre.

ARTICLE PREMIER.

Les habitans des Paroisses situées sur les côtes de la mer, s'assembleront le premier Dimanche du mois de Janvier de chacune année, à l'issue de la Messe paroissiale, pour régler les jours auxquels devra commencer & finir la coupe de l'herbe appelée varech & vraïcq; fart ou gouesmon, croissant en mer à l'endroit de leur territoire.

IL résulte incontestablement que la disposition, tant de cet article, que du troisième & du quatrième, que le fart vif; c'est-à-dire, celui qui tient par la racine au rocher ou à la banche, est une dépendance du sol, & qu'à ce titre la dépouille en appartient aux habitans de la paroisse du territoire, privativement à tous autres, à qui il est défendu, & de même au Seigneur, de les troubler dans l'exercice de ce droit; mais c'est à condition par eux de se servir de ce fart pour améliorer leurs terres de la même paroisse, sans pouvoir le transporter ailleurs ni le vendre aux forains, à peine de cinquante livres d'amende & de confiscation des chevaux & harnois.

La raison pour laquelle le fart vif a été attribué aux habitans de chaque paroisse du territoire où il croît, est sans doute l'incommodité & le dommage qu'ils recoivent du voisinage de la mer; soit par les vents imbreignés de parties salées qui brûlent & dessèchent si souvent la feuille & la fleur des arbres & des vignes, de même que les fruits de toute espèce, des terrains trop près des

côtes ; soit par l'écume que la mer en courroux élève en précipitant ses flots à coups redoublés contre le rivage : écume qui, en franchissant les falaises même les plus hautes, se décharge comme un brouillard épais sur toutes les terres des environs & même à une assez grande distance.

Il étoit donc juste que les possesseurs des terres sujettes à de pareils ravages ; dont le moindre effet est de les rendre arides & brûlantes, reçussent une forte de dédommagement, au moyen de l'octroi du privilège de recueillir sur leurs côtes une herbe propre à fertiliser ces mêmes terres.

Mais, comme il a été observé, il étoit nécessaire d'établir une police pour la coupe de cette herbe, & cela par deux raisons. La première pour garder l'égalité, autant qu'il étoit possible, entre ceux qui devoient participer au même privilège, en leur assignant un temps durant lequel ils pourroient tous concourir à cette sorte de moisson ; de peur que sans cela, les plus âpres & les plus entreprenans, n'usassent d'une diligence préjudiciable aux autres ; la seconde pour conserver le frai du poisson, aussi-bien que le petit poisson, qui, trop foible pour lutter contre les vagues de la mer, lors même qu'elle n'est pas agitée, ou pour soutenir la trop grande fraîcheur, trouve sous le fart un abri qui tout à la fois le met hors d'insulte de la part des vagues, de même que des gros poissons, & lui fait ressentir une chaleur douce, causée par le soleil qui échauffe, dans la belle saison, la partie du rivage que la mer découvre pendant le reflux ou le temps qu'elle employe à se retirer.

Cette dernière raison, bien plus considérable encore que l'autre, ne frappe pas certaines gens, à qui il semble que c'est se défier de la providence que de prendre des précautions pour empêcher la destruction du petit poisson. Selon eux, & ce ne sont pas toujours les gens du peuple qui tiennent ce langage, la mer est inépuisable, & le petit poisson pris qu'on lui rendroit, en vue de le laisser grossir, deviendrait la proie, ou d'un autre pêcheur, ou des gros poissons. Pitoyable raisonnement qui ne vaut pas la peine d'être réfuté, ou plutôt qui ne l'est que trop par une funeste expérience ! La pêche du poisson frais est en effet extraordinairement diminuée sur toutes les côtes du Royaume. A la Rochelle en particulier, il y avoit depuis moins de quarante ans, trente-trois maîtres de traversiers, ou autres bâtimens faisant la pêche, & actuellement on n'en compte que neuf. D'où cela procède-t'il, si ce n'est de la stérilité de la pêche ? Et cette disette, à quoi peut-on l'attribuer, sinon à la dévastation du petit poisson & du frai, par le moyen des parcs & buchots, ou, malgré l'attention des personnes préposées pour y veiller, on se sert d'engins & de filets avec lesquels les plus petits poissons se trouvent pris, sans qu'il en puisse échapper aucuns ? Mais ce sont-là des plaintes anticipées qu'il ne faut pas pousser plus loin ici ; il convient de les réserver pour le livre suivant. Venons au détail de notre article.

Les habitans, soit propriétaires, soit cultivateurs à titre de ferme ou colons, soit même qu'ils n'ayent aucun bien à faire valoir, puisqu'ils n'en sont pas moins habitans de la paroisse. Par rapport aux fermiers ou colons, leur droit à la coupe du fart ne peut être révoqué en doute, attendu qu'il ne s'agit ici que d'engraisser des terres, pour leur faire produire les fruits qu'elles ne donneroient pas sans cela, ou du moins en aussi grande quantité. Or cet engrais ayant les fruits pour objet, doit être commun à tous ceux qui ont droit aux fruits,

fruits, qu'ils soient propriétaires des terres ou qu'ils n'en soient que les fermiers ou colons. D'ailleurs une terre fumée est améliorée pour un certain temps; ainsi le propriétaire y trouve toujours son compte.

A l'égard des habitans sans terrain à cultiver, l'objet de l'Ordonnance étant en sûreté, au moyen des défenses faites par l'art. 3 de transporter le fart sur d'autres territoires; rien ne peut les exclure de la participation à la coupe du fart. En effet, puisqu'il faut nécessairement que le fart soit employé dans la même paroisse, qu'importe par qui il soit coupé & enlevé? Cette proposition sera encore plus développée sur ledit art. 3.

D'un autre côté, pour être réputé habitant, à l'effet de prendre part à la coupe du fart, il suffit de posséder des terres dans la paroisse, quoiqu'on n'y demeure pas réellement. De sorte que si une même personne a des terres en plusieurs paroisses maritimes, elle aura droit de couper ou acheter du fart dans chacune de ces paroisses; pourvu néanmoins qu'elle n'emploie pas le fart d'une paroisse dans les terres d'une autre. S'il en étoit autrement en effet, les bourgeois qui habitent les villes seroient privés de la ressource que donne le fart pour améliorer leurs domaines. Ainsi en cette partie, le droit d'habitant se titre indifféremment ou de la demeure effective sur la paroisse, ou de la qualité du possesseur de terrains dans la même paroisse.

Des paroisses situées sur les côtes de la mer. C'est-à-dire, de celles qui s'étendent jusqu'au rivage de la mer & qui l'ont pour bornes, à l'exclusion des paroisses supérieures qui sont plus avant dans les terres, & qui ne confinent pas à la mer; & cela quoique les habitans de ces paroisses supérieures, soient sujets comme les autres au guet de la mer & à la garde des côtes, parce que le service de la garde-côte n'a rien de commun avec le motif qui a fait accorder aux riverains le privilège exclusif de couper le fart croissant sur leurs côtes; c'est-à-dire, que ceux qui ne sont pas riverains n'éprouvent pas comme ceux-ci l'incommodité & le dommage inséparable du trop grand voisinage de la mer.

S'assembleront. L'article premier, tit. 3, de la Déclaration du Roi du 30 Mai 1731, veut tout de même que les habitans s'assemblent le premier Dimanche de l'année. Les onze premiers articles du titre premier, reglent le temps de la coupe du fart, & chacune des paroisses qui y sont dénommées a son temps distingué. Il est en général de trente jours; mais ces trente jours se prennent suivant la différence des paroisses, depuis le 15 Janvier jusqu'à trois jours après la pleine lune d'Avril. Il y a long-temps que ces assemblées ne se tiennent plus dans le pays d'Aunis. Où elles ont été le plus pratiquées, c'est dans l'Isle de Ré, sur-tout à Sainte Marie; mais elles y ont cessé comme ailleurs depuis plus de vingt ans.

Les mémoires qui m'ont été fournis, & où j'ai trouvé ces particularités, ajoutent que ces assemblées se faisoient le premier Octobre, & que de ce jour-là jusqu'au premier Mars suivant, il étoit défendu de couper le fart. Mais il est évident qu'on s'est trompé, & qu'on a voulu dire plutôt tout le contraire: car enfin ç'auroit été défendre de couper le fart dans le temps précisément qu'il convient de le cueillir, comme ne pouvant plus croître, & permettre de le couper non seulement dans le temps de son croît, mais encore dans la saison où il doit servir de refuge au petit poisson.

En supposant donc que la coupe du fart ne se fit que depuis le mois d'Octobre jusqu'au mois de Mars, il n'y avoit rien à dire, quoique notre article en fixant l'assemblée au premier Dimanche du mois de Janvier de chaque année, indique naturellement que l'usage étoit alors de couper le fart dans le même mois de Janvier, ou au plus tard dans le mois de Février : car on ne s'assemble pas à dessein de régler des opérations de cette nature, pour en reculer l'exécution.

Cela n'empêchoit pas néanmoins que les habitans ne pussent s'assembler avant le mois de Janvier, pour anticiper la coupe du fart, pourvu qu'elle ne commençât pas avant le mois d'Octobre, & qu'elle finît avant le mois de Mars, pour ne pas nuire au petit poisson & à la reproduction de cette herbe.

La raison de cette anticipation du temps de la coupe du fart, est qu'en certains cantons, on l'employe dans les terres comme dans les vignes, tel qu'on le tire de la côte, sans le laisser pourrir & devenir fumier, comme d'autres font au contraire, avant de s'en servir. A l'égard de ces derniers, il importoit peu en quel temps se fit la coupe du fart, mais les autres avoient intérêt qu'elle se fit dans les mois d'Octobre, de Novembre ou de Décembre.

Comme les côtes de l'Aunis sont presque toutes vignobles, & que le fart, quoique très-propre à rétablir les vignes, a ce défaut, d'altérer pendant quelques années la qualité du vin, jusqu'à lui communiquer son sel & son odeur, la plupart des cultivateurs ont négligé depuis long-temps d'en faire usage pour leurs vignes ; & delà l'emploi du fart étant devenu en quelque sorte le partage des seuls paysans, c'est la vraie cause de la cessation totale des assemblées ordonnées par cet article.

Il paroît néanmoins actuellement qu'à l'imitation des habitans de l'Isle de Ré, plusieurs propriétaires de vignes sont déterminés à les sarter, nonobstant l'influence de cette herbe sur la qualité du vin. En effet, ceux-là ne doivent pas s'en embarrasser, qui sont dans l'usage de convertir chaque année leur vin en eau-de-vie. Si leur exemple est suivi d'un certain nombre d'autres, ce sera alors qu'on pourra faire revivre ces assemblées, pour l'indication des jours de la coupe du fart. Car, comme il a été observé, il n'y a point de prescription à alléguer contre un Règlement de Police, tel que celui-ci, qui a pour objet de faire jouir sans trouble & sans confusion d'une chose déclarée commune, tous ceux qui ont droit d'y participer.

Mais jusqu'à ce qu'il soit expédient de rétablir ces assemblées ; c'est-à-dire ; jusqu'à ce qu'elles soient requises par un certain nombre d'habitans, ou qu'à l'occasion de la récolte du fart, il s'élève des querelles qui engagent les Juges de l'Amirauté à en ordonner d'office le renouvellement, les choses doivent rester sur le pied où elles sont : de manière que les riverains pourront sans offense continuer de couper le fart dont ils auront besoin sur les côtes de leurs paroisses, quand ils le jugeront à propos, pourvu toutefois que ce ne soit pas en temps prohibé ; c'est-à-dire, depuis le premier Mars jusqu'au premier Octobre. Autrement ils seroient sujets à être poursuivis par le ministère public, pour subir la condamnation à une amende de cinquante livres, avec confiscation des chevaux & harnois, dont la saisie auroit été faite, conformément à l'article 3 ci-après.

Il ne faut pas qu'on dise que l'amélioration des terres est un objet plus inté-

ressant que la conservation du petit poisson, pour rendre la pêche plus utile & plus abondante : car, outre que la proposition trouveroit autant de contradicteurs pour le moins que de partisans; c'est que s'il étoit permis de couper le fart en tout temps & lorsqu'il croît encore, aussi-bien que lorsqu'il a cessé de croître, ce seroit tout à la fois exposer le frai du poisson à périr, & se priver en grande partie de la ressource que l'on a pour engraisser les terres, en ne coupant le fart que lorsqu'il a reçu tout son accroissement.

Il est à observer au reste que notre Ordonnance ne parle que de couper le fart & nullement de l'arracher, parce que ce seroit en empêcher la production. C'est bien assez de celui que la mer arrache, sans que la main de l'homme contribue à sa dévastation. Quiconque seroit convaincu d'avoir arraché du fart, au lieu de l'avoir coupé, seroit donc punissable d'amende arbitraire, pour la première fois, avec défenses de récidiver sur plus grande peine, & même d'être poursuivi extraordinairement.

L'article 4, tit. 2 de la Déclaration du Roi du 30 Mai 1731, prononce pour ce cas une amende de 300 liv. & menace de punition corporelle en cas de récidive; mais ce n'est que pour les pays qui en font l'objet.

ARTICLE II.

L'Assemblée sera convoquée par les syndics, marguilliers ou trésoriers de la paroisse; & le résultat en sera publié & affiché à la principale porte de l'Eglise à leur diligence, à peine de dix livres d'amende.

Si ces assemblées se rétablissent en Aunis, il s'agira de les tenir & d'en publier le résultat dans la forme prescrite par cet article, sur peine d'amende qui y est portée; parce qu'alors chacun ayant intérêt d'être informé du temps de la coupe du fart pour en profiter, plusieurs se trouveroient frustrés de leur droit, faute de notoriété du résultat qui auroit déterminé les jours auxquels la coupe devoit se faire. La Déclaration du Roi, ci-dessus citée, après avoir renouvelé le présent article dans l'article 2 du titre 2, ajoute article 3, que les syndics, &c. remettront au Greffe de l'Amirauté, sous la même peine de dix livres d'amende, un double du résultat de ladite assemblée deux jours après qu'elle aura été tenue.

Le bénéfice de la coupe du fart au reste, est tel, que chaque habitant a droit d'enlever ce qu'il en a coupé, amoncelé & mis sur le rivage, hors d'atteinte des flots de la mer. Le fart qu'il a ainsi déposé lui appartient, de manière que si quelqu'autre en fait l'enlèvement, il est fondé à se pourvoir en restitution, avec dépens, dommages & intérêts. Il en seroit de même du fart que la mer auroit jetté à la côte, dès qu'il l'auroit aussi amoncelé & mis à part sur le bord de la mer.

On en useroit encore de la sorte, dans le cas où l'usage de la coupe en commun seroit renouvelé. Chacun emporteroit tout de même, comme sien, le fart

qu'il auroit coupé & mis en tas sur la côte; sauf en cas de contestation à partager le territoire, & à en assigner une portion à chaque habitant pour que tous pussent, sans confusion & sans trouble, participer à la coupe du fart.

ARTICLE III.

FAisons défenses aux habitans de couper les *Vraicqs de nuit & hors les temps réglés par la délibération de leur communauté*, de les cueillir ailleurs que dans l'étendue des côtes de leurs paroisses, & de les vendre aux forains, ou porter sur d'autres territoires, à peine de cinquante livres d'amende, & de confiscation des chevaux & harnois.

CEs défenses de couper le fart *de nuit & hors les temps réglés par la délibération de leur Communauté*, supposant des assemblées qui ne sont plus en usage depuis long-temps, il semble qu'il n'en devroit plus être question. Cependant il faut tenir le contraire, & dire que si la défense de couper le fart de nuit, n'a plus pour objet d'empêcher quelques habitans de couper le fart en cachette, au préjudice des autres; elle subsiste au moins par un autre motif, qui est de s'assurer si le fart n'est point arraché plutôt que coupé. De même, quoiqu'il n'y ait plus de temps réglé pour faire la coupe du fart en commun, il y en a toujours un durant lequel toute coupe du fart est prohibée. Ainsi la seconde défense subsiste encore pour ce temps-là, qui est, comme il y a été observé, depuis le premier Mars jusqu'au premier Octobre.

L'amende pour contravention à cet article est portée à 300 liv. par la Déclaration du Roi du 30 Mai 1731, article 12 du titre premier, & article 5 & 6 du tit. 2. La peine corporelle y est même ajoutée en cas de récidive.

Pour ce qui est des autres défenses, qui sont faites aux habitans des côtes *de cueillir le fart ailleurs que dans l'étendue des côtes de leurs paroisses, & de le vendre aux forains, ou porter sur d'autres territoires* que le leur; comme elles sont indépendantes de la tenue des assemblées, elles sont toujours les mêmes, & leur infraction seroit nécessairement suivie de punition que cet article y a attachée.

Il résulte donc delà, ainsi qu'il a été observé ci-dessus, que le fart vif fait partie du territoire où il tient par la racine; que par cette raison, la dépouille en est attribuée aux habitans de la paroisse contiguë à ce territoire, à l'exclusion de tous autres, quoiqu'il en soit autrement de la faculté d'y pêcher; que cette attribution est tellement exclusive, que non seulement un habitant riverain n'a pas la faculté de couper du fart nulle part, mais même que le riverain d'une paroisse n'a pas le droit d'aller couper du fart dans une autre paroisse que la sienne; s'il n'y possède des terres, parce que ce privilege est réservé aux habitans de la paroisse; que cependant ce même privilege a pour objet l'amélioration des terres de la même paroisse, puisqu'il n'est pas permis de transporter le fart ailleurs, ni d'en vendre ou céder aux *forains*: terme qui désigne ici tous autres que les habitans de la paroisse.

Mais de ce que la défense ne regarde que les forains, il s'ensuit que le fart

peut-être vendu par un habitant à un autre de la même paroisse; & , par une seconde conséquence également naturelle , qu'il n'est pas nécessaire qu'un habitant , pour participer à la récolte du fart , ait des terres à améliorer dans la paroisse. Sa qualité d'habitant lui suffit , pourvu qu'il ne dispose de sa part du fart qu'au profit de quelqu'autre de la paroisse. Et c'est ainsi qu'on voit chaque année des payfans riverains, vendre le fart qu'ils ont coupé, aux bourgeois de la même paroisse.

Il y auroit de la témérité au reste à les troubler dans cette possession , sous prétexte qu'ils n'ont pas des terres à engraisser.

1°. Ils sont habitans , & notre Ordonnance n'exige rien de plus pour former le droit de participer à la coupe du fart. Il est vrai que l'objet de l'Ordonnance est l'amélioration des terres de la paroisse : mais cet objet n'est-il pas également rempli, dès que le fart ne sort pas de la paroisse ? Qu'importe en effet par qui le fart soit coupé ou enlevé , pourvu qu'il ne soit employé que dans les terres de la même paroisse ?

2°. La permission que notre article donne , par argument *à contrario* , de vendre du fart aux habitans de la même paroisse , est absolument décisive en faveur du simple habitant qui n'a pas de terres à faire valoir ; autrement il faudroit conclure que l'habitant , possesseur de quelques terrains , ne pourroit couper du fart qu'à condition précisément de l'employer dans ses terres : ce qui seroit absurde. Or si un tel habitant peut couper du fart pour le vendre à un autre qui en a besoin , pourquoi l'habitant non cultivateur , ne le pourroit-il pas tout de même ? Le coupant alors pour quelqu'un qui en a besoin , n'est-ce pas tout comme si ce dernier le coupoit lui-même ? Ce n'est guère que par ce moyen au reste que les bourgeois peuvent avoir du fart.

A R T I C L E I V.

FAisons aussi défenses à tous Seigneurs des Fiefs voisins de la mer , de s'approprier aucune portion des rochers où croît le Varech , d'empêcher leurs vassaux de l'enlever dans le temps que la coupe sera ouverte , d'exiger aucune chose pour leur en accorder la liberté , & d'en donner la permission à d'autres , à peine de concussion.

TEl est le droit acquis aux riverains , par rapport à la coupe du fart qui croît sur les côtes de leurs paroisses , qu'ils n'en peuvent être privés de la part des Seigneurs des Fiefs voisins de la mer , sous quelque prétexte que ce soit ; & cela qu'ils soient leurs vassaux ou tenanciers , ou qu'ils ne possèdent rien dans ces mêmes Fiefs.

C'est sur ce principe qu'il est défendu par cet article à tous Seigneurs , de quelque qualité & condition qu'ils soient , de s'approprier aucune portion des rochers & autres terrains où croît le fart ou varech ; & en conséquence d'empêcher leurs vassaux ou autres habitans de l'enlever dans le temps permis , d'exiger aucune chose pour leur en accorder la liberté , & d'en donner la permission à ceux qui n'en ont pas le droit. Ces défenses sont réitérées dans

l'article premier, tit. 3 de la Déclaration du Roi du 30 Mai 1731.

La raison est qu'ils ne peuvent se dire propriétaires de ces terrains que la mer couvre & découvre à chaque marée, & que c'est au Roi seul qu'en appartient la propriété, par le titre de sa souveraineté. Or le Roi ayant bien voulu se démettre de son droit en cette partie, en faveur des habitans des paroisses maritimes; nul Seigneur ne pourroit y donner atteinte sans crime, & ce crime est qualifié ici de concussion.

Les Seigneurs n'ont donc d'autre droit à cet égard que celui que leur donne le titre d'habitant, à l'effet de participer, comme les autres, à la coupe du fart, & à la charge, comme eux, de ne point le transporter hors du territoire, sans abuser au reste de leur qualité de Seigneur, pour restreindre ou gêner le droit des autres habitans.

Dans le titre précédent, concernant les naufrages, il y a une exception portée par les articles 37 & suivans, en faveur du droit de varech, attribué par la coutume de Normandie aux Seigneurs des Fiefs voisins de la mer; mais ce droit de varech n'a rien de commun absolument avec l'herbe dont il est ici question, appelé varech dans la même province de Normandie. De sorte que les défenses portées par cet article, regardent aussi bien les Seigneurs de Normandie que ceux des autres provinces du Royaume, & l'art. qui vient d'être cité de la Déclar. du Roi du 30 Mai 1731, en est une preuve sans réplique.

L'article 2 du même titre, permet même aux habitans d'aller couper le fart dans le temps réglé pour la coupe, jusques dans les pêcheries exclusives, sans que les propriétaires de ces pêcheries puissent s'y opposer, & s'ils le font, ils encourront l'amende de cinquante livres.

A R T I C L E V.

Permettons néanmoins à toutes personnes de prendre indifféremment en tout temps & en tous lieux les vraicqs jettés par le flot sur les greves, & de les transporter où bon leur semblera.

Ici cesse le privilege des habitans des paroisses maritimes, parce qu'il ne s'agit plus de fart vif, de fart à couper, dépendant du territoire, & comme tel, réputé faire partie du fonds; mais seulement du fart que la mer a jetté sur le rivage, qui par conséquent ne peut être qu'une épave, la mer ayant pu le pousser & le déposer en tout autre endroit que celui où il est trouvé.

Dans la regle, les épaves de mer, par rapport aux choses qui n'ont appartenu à personne, comme étant du crû de la mer, telles que sont l'ambre, le corail, les poissons à lard & autres semblables, ne sont pas acquises en entier à ceux qui les trouvent sur les greves. Il ne leur revient que le tiers, & les deux autres tiers doivent être partagés entre le Roi & M. l'Amiral, *suprà*, article 29 du titre précédent. Mais ce qui concerne le fart, il y a ici dérogation à la regle, puisque notre article attribue au premier occupant tout celui que la mer aura jetté à la côte.

En cette partie, il n'est donc plus question du privilege des riverains, ni

de la police établie par les articles précédens. Il est permis à quiconque , aux habitans des paroisses non maritimes comme aux riverains , d'enlever ce fart indifféremment , en tout temps & en tous lieux , avec faculté de le transporter & de l'employer où bon semblera à ceux qui en auront fait l'enlèvement.

Delà il s'ensuit que les Seigneurs se rendroient coupables du crime de concussion , s'ils troubloient le premier occupant dans le droit d'enlever le fart jetté par la mer à la côte , tout comme s'ils empêchoient les riverains de prendre part à la coupe du fart vif , ou qu'autrement ils enfreignissent les défenses portées par l'article précédent. En effet , dans un cas comme dans l'autre , ils abuseroient également de leur pouvoir , leur droit dans les deux cas n'étant autre dans la réalité , que celui d'habitant ou de premier occupant. Or ce que les Seigneurs ne pourroient entreprendre sans crime , contre la permission accordée par le présent article au premier occupant , à plus forte raison , les riverains ne le pourroient-ils pas non plus , sans s'exposer à une amende arbitraire , & à tous dépens , dommages & intérêts. L'article 4 , titre 3 de la Déclaration du 30 Mai 1731 , fixe l'amende en ce cas à cinquante liv. Par l'article 3 , il est permis à tous particuliers & à tous autres d'aller avec bateaux & autres bâtimens cueillir en tout temps le fart qui croît sur les isles & rochers déserts en pleine mer , & de le transporter où bon leur semblera , avec défenses à quiconque de les y troubler , à peine tout de même de 50 livres d'amende. La raison est que ce fart croissant dans les isles & sur les rochers en pleine mer , doit naturellement appartenir au premier occupant , attendu qu'il s'agit là d'un terrain absolument détaché d'un continent & d'un rivage , sur lequel terrain par conséquent les riverains ne peuvent avoir un droit acquis exclusivement à d'autres. Il en doit donc être de même que du fart jetté par la mer sur les côtes , qui appartient à celui qui le premier s'en empare , à quelque usage qu'il le destine.

C'est pour cela qu'il y a quelques années , il fut fait défenses aux habitans de Laleu de troubler un fabriquant de verre dans le droit d'enlever le fart qu'il avoit ramassé sur la côte , & d'en disposer ; en même temps que défenses lui furent aussi faites de son côté de toucher au fart vif , parce que , comme il a été observé , les privilèges accordés aux verreries sont subordonnés à celui que notre Ordonnance attribue aux riverains sur le fart croissant à la côte. De sorte que si ce fabriquant se fût borné à faire enlever le fart jetté par la mer sur le rivage , en le faisant transporter par bateau ou autrement , pour le brûler & en tirer la soude , en quelque endroit libre & non nuisible , il n'y auroit rien à lui dire. Mais ayant prétendu avoir droit de le faire brûler sur la falaise , & en conséquence y ayant établi des fourneaux , dont la fumée se répandant au loin , incommodoit fort les habitans , leurs vignes & leurs bleds ; sur les plaintes des habitans à cette occasion , & parce que d'ailleurs il ne s'en tenoit pas au fart venu à la côte , il lui fut défendu de continuer son travail , enjoint de se retirer. Ce qui fut exécuté sans délai.

En cela , au surplus , les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle , ne firent que se conformer à la Déclaration du Roi du 30 Mai 1731 , qui , en même temps qu'elle permet , art. 5 , tit. 3 , de convertir en soude le fart libre pour l'usage des verreries , défend de le brûler sur le rivage , autrement que dans le temps où le vent viendra de terre & portera la fumée du côté de la mer , à peine de 300 livres d'amende.

DÉCLARATION DU ROI,

A U sujet des Herbes de Mer, connues sous le nom de Varech ou Vraicq, Sar ou Gouesmon, sur les côtes des Provinces de Flandres, pays, conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie.

Donnée à Versailles le 30 Mai 1731.

Registrée en Parlement.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU, **ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE:** A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, **SALUT.** Nous avons été informés que les herbes de mer, connues sous le nom de Varech ou Vraicq, Sar ou Gouesmon, qui croissent sur les rochers au bord de la mer, conservent le frai du poisson qui s'amasse autour de ces herbes; que les poissons qui y éclosent y trouvent un abri & une pâture assurée: qu'ils s'y fortifient & y séjournent pendant l'été & une partie de l'automne, jusqu'à ce que les eaux devenant froides, les oblige de se retirer dans le fond de la mer. Ces raisons Nous ont déterminé à donner des ordres pour la conservation de ces herbes, afin de rétablir l'abondance du poisson sur les côtes de notre Royaume, que les différens abus, tant par rapport à la pêche, que par rapport à la coupe de ces herbes auroient entièrement détruite; Nous avons à cet effet renouvelé les dispositions de l'Ordonnance de la Marine, du mois d'Août 1681, au sujet de la coupe du Varech sur les côtes de nos provinces de Normandie & de Picardie, & Nous avons en même temps défendu de faire cette coupe dans les temps que le frai du poisson & le poisson du premier âge séjournent à la côte; cependant comme ces sortes d'herbes sont nécessaires à partie des habitans de ces provinces, pour l'engrais de leurs terres, Nous avons fait faire des visites exactes sur les côtes desdites Provinces, pour être informé des endroits où les habitans ne peuvent point s'en passer pour l'engrais de leurs terres, & de ceux où il y en a suffisamment pour pouvoir fournir à cet engrais, & à faire de la soude, (marchandise nécessaire pour la fabrication du verre), & du temps pendant lequel il convenoit d'en permettre la coupe, en conciliant la conservation du frai du poisson, & du poisson du premier âge, avec le besoin que les habitans pourroient avoir de ces herbes plutôt dans une saison que dans une autre; il Nous

a été remis à ce sujet des mémoires exacts; par lesquels Nous avons connu qu'il y avoit plusieurs Amirautés, & différentes paroisses dans d'autres Amirautés, où il ne croissoit point de ces sortes d'herbes, parce que toutes les côtes de ces paroisses étoient couvertes de sables ou de vases, sans qu'il y eût aucuns rochers; qu'il y avoit des endroits aussi où l'on ne faisoit aucun usage de ces herbes pour l'engrais des terres, parce que les habitans avoient par le moyen de leurs bestiaux des engrais plus que suffisans, & que Nous pourrions permettre la coupe de ces herbes sur les côtes de l'Amirauté de Cherbourg, pour être converties en soude, parce qu'il y en croît au delà de ce qu'il en faut pour l'engrais des terres, & que cette coupe peut y être faite pendant l'été, sans qu'il en résulte un grand préjudice au frai du poisson & au poisson du premier âge. A CES CAUSES & autres à ce Nous mouvans, de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, Nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces présentes signées de notre main, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui suit.

TITRE PREMIER.

Des habitans des côtes de la mer des provinces de Flandres, pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie, qui peuvent faire la coupe des herbes connues sous les noms de Varech ou Vraicq, Sar ou Gouesmon, & de ceux auxquels il est défendu de faire cette coupe

ARTICLE PREMIER.

Les habitans de la paroisse de Criqueboeuf & des hameaux qui en dépendent, pourront faire la coupe des herbes de mer, connues sous les noms de Varech ou Vraicq, Sar ou Gouesmon, pendant trente jours qui seront choisis par la Communauté

Communauté, entre le troisieme jour avant la pleine lune de Mars, & le troisieme jour après la pleine lune d'Avril.

II. Ceux des paroisses d'Heugueville, Cauville, Oteville & ses hameaux, Bleville, Ste. Adresse, Ingouville, le Havre & la Grande-Haivre, pourront faire ladite coupe pendant trente jours, qui seront aussi choisis entre le troisieme jour avant la pleine lune de Mars, & le troisieme jour après la pleine lune d'Avril.

III. Ceux des paroisses d'Hermanville, Lion & ses hameaux, Luc, Langrunes & ses hameaux, Bernieres & Courfuelles, pourront aussi faire ladite coupe des herbes de mer connues sous les noms de Varech ou Vraicq, Sar ou Gouesmon, pendant lesdits trente jours, qui seront choisis entre le troisieme jour avant la pleine lune de Mars, & le troisieme jour après la pleine lune d'Avril.

IV. Ceux des paroisses d'Arromanches, Tracy, Mannieux, Fontenaille, Longe, Marigny, Cosmes & ses hameaux, Port-en-Bessin, Hupin, Viller, Sainte-Honorine-des-Pertes, Colleville & Saint-Laurens, pourront aussi faire ladite coupe pendant les mêmes trente jours que dessus, qui seront choisis entre le troisieme jour avant la pleine lune de Mars, & le troisieme jour après la pleine lune d'Avril.

V. Les habitants des paroisses de Vierville, Saint-Pierre Dumont, Anglequeville & Grand-Camp, pourront faire la coupe desdites herbes pendant trente jours, à compter du 15 Mars jusqu'au 15 Avril suivant.

VI. Ceux des paroisses de Fontenay & ses hameaux, Quineville, Laitre & Saint-Vaast, de la Hougue, pourront aussi faire la coupe desdites herbes pendant trente jours des mois de Janvier & Février.

VII. Ceux des paroisses de Réville & ses hameaux; Montfarville & son hameau, Barfleur, Gatteville, Gouberville, Neville, Rotoville, Coqueville & ses hameaux, Fermanville & ses hameaux, Maupertus & Breteville, pourront faire la coupe desdites herbes de mer, connues sous les noms de Varech ou Vraicq, Sar ou Gouesmon, pendant trente jours, qui seront choisis depuis le 15 Janvier jusqu'au 5 Mars suivant.

VIII. Ceux des paroisses de Cherbourg, Equeurdreville, Henneville & son hameau, Querqueville, Nacqueville, Urville, Omonville la grande, Digulville, Omonville la petite, Saint-Germain-des-Vaux & ses hameaux, Auderville, Jobourg & ses hameaux, Herqueville, Séjouville, Flamanville & ses hameaux, Seirtot & son hameau, & Rosel, qui voudront

employer lesdites herbes de mer pour l'engrais de leurs terres, pourront en faire la coupe pendant trente jours, qui seront choisis entre le troisieme jour avant la pleine lune de Mars, & le troisieme jour après la pleine lune d'Avril.

Ceux desdites paroisses qui voudront employer lesdites herbes à faire de la soude, pourront en faire la coupe, à commencer du 15 Juillet jusqu'à la fin de Septembre.

IX. Ceux des paroisses des Moutiers-d'Alognes, Carteret, Barneville & ses hameaux, St. Georges, Gouey, Portbail, Surville, Breteville & ses hameaux, & Saint-Germain-sur-Ay, pourront aussi faire ladite coupe pendant trente jours, qui seront choisis depuis le 20 Janvier, jusques & compris le huitieme jour après la pleine lune de Mars.

X. Les habitants des paroisses de Créances & ses hameaux, Pirou & ses hameaux, Gessosse & ses hameaux, Anneville, Gouville, Moncarville, Linerville, Blainville & ses hameaux, Agon & ses hameaux, Grimonville & ses hameaux, Requeville, Montmartin & ses hameaux, Hauteville & ses hameaux, Annoville, Lingreville & ses hameaux, & Briqueville pourront faire la coupe des herbes de mer, connues sous les noms de Varech ou Vraicq, Sar ou Gouesmon, pendant trente jours qui seront choisis depuis le premier Février, jusqu'au huitieme jour après la pleine lune de Mars.

XI. Ceux des paroisses de Donville, Granville, Saint-Pair & ses hameaux, Boüillon, Carolles, Champeaux & Saint-Jean-le-Thomas, pourront aussi faire ladite coupe pendant lesdits trente jours, qui seront choisis depuis le premier Février jusqu'au huitieme jour après la pleine lune de Mars.

XII. Ceux qui ne seront point habitants des paroisses dénommées au présent titre, ne pourront y faire la coupe desdites herbes de mer pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce puisse être, à peine de trois cens liv. d'amende pour la premiere fois, & de punition corporelle en cas de récidive, & les habitants des autres paroisses maritimes desdites provinces de Flandre, pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie, ne pourront aussi, sous les mêmes peines, faire dans aucun temps de l'année la coupe desdites herbes de mer, soit qu'il y en ait actuellement sur les côtes de leur territoire, ou qu'il y en croisse par la suite.

TITRE II.

De la maniere de faire la coupe des herbes de mer, connues sous les noms de Varech ou Vraicq, Sar ou Gouesmon.

R r r r

ARTICLE PREMIER.

Les habitans de chacune des paroisses dénommées dans le titre premier des présentes, s'assembleront le premier Dimanche du mois de Janvier de chaque année à l'issue de la Messe paroissiale, pour régler le nombre des jours qu'ils prendront d'entre ceux fixés par ledit titre premier des présentes, pour la coupe des herbes de mer, connues sous les noms de Varech ou Vraicq, Sar ou Gouesmon.

II. L'assemblée sera convoquée par les Syndics, Marguilliers ou Trésoriers de chaque paroisse, & le résultat en sera publié & affiché à la principale porte de l'Eglise, à leur diligence, à peine de dix livres d'amende.

III. Lesdits Syndics, Marguilliers ou Trésoriers, remettront au greffe de l'Amirauté du ressort, sous la même peine de dix livres d'amende, un double du résultat de ladite assemblée, deux jours après qu'elle aura été tenue.

IV. La coupe ou récolte desdites herbes sera faite à la main avec couteau ou faucille. Défendons de la faire d'une autre manière, & d'arracher lesdites herbes avec la main & avec des rateaux & autres instrumens qui puissent les déracer, à peine contre les contrevenans de trois cens livres d'amende pour la première fois, & de punition corporelle en cas de récidive.

V. Ladite coupe ou récolte ne pourra être faite ni pratiquée dans d'autres temps que ceux fixés par les articles du titre premier des présentes, sous la même peine de trois cens livres d'amende pour la première fois, & de punition corporelle en cas de récidive.

VI. Faisons défenses aux habitans desdites paroisses de couper lesdites herbes pendant la nuit & hors les temps réglés par la délibération de la Communauté, de les cueillir ailleurs que dans l'étendue des côtes de leurs paroisses, & de les vendre aux forains ou porter sur d'autres territoires, à peine de cinquante livres d'amende & de confiscation des chevaux & harnois.

TITRE COMMUN.

ARTICLE PREMIER.

Faisons défenses à tous Seigneurs voisins de la mer, de s'approprier aucune portion de rochers ou de côtes où croissent les herbes de mer, connues sous les noms de Varech ou Vraicq, Sar ou Gouesmon; d'empêcher leurs vassaux de les enlever dans les temps que la coupe en pourra être faite; d'exiger aucune

chose pour leur en accorder la liberté, & d'en donner la permission à d'autres, à peine de confiscation.

II. Pourront les riverains, dans le temps que ladite coupe pourra être faite, faire la récolte desdites herbes croissant dans l'étendue des pêcheries exclusives qui sont conservées, sans que les propriétaires de ces pêcheries puissent les en empêcher pour se les attribuer, exiger aucune chose pour leur en accorder la liberté, ni en donner la permission à d'autres, à peine de confiscation, & sans aussi que ceux qui tiendront lesdites pêcheries exclusives, puissent empêcher lesdits riverains de faire la récolte de celles qui y auront crû, à peine de 50 liv. d'amende.

III. Permettons aux pêcheurs & autres d'aller avec bateaux pour cueillir en tout temps & en toutes saisons lesdites herbes qui croissent sur les isles & les rochers déserts en pleine mer, & de les transporter où bon leur semblera; sans qu'ils puissent y être troublés ni inquiétés pour quelque cause que ce puisse être, à peine de cinquante livres d'amende.

IV. Permettons aussi à toutes personnes de prendre indifféremment en tout temps & en tous lieux, lesdites herbes détachées des rochers par l'agitation de la mer & jetées à la côte par le flot, & de les transporter où bon leur semblera, soit pour être employées à l'engrais des terres, ou à faire de la soude: défendons de les y troubler ni inquiéter, quand bien même ceux qui enlèveraient ces herbes les auroient prises sur d'autres territoires que le leur, à peine contre les contrevenans de cinquante livres d'amende.

V. Voulons que lesdites herbes de mer qui seront destinées à être converties en soude, soit qu'elles aient été coupées sur les rochers qui bornent les côtes de l'Amirauté de Cherbourg, ou sur les isles & les rochers déserts en pleine mer, ou jetées par le flot sur les côtes de nos provinces de Flandres, pays conquis & reconquis; Boulonnois, Picardie & Normandie, ne puissent être brûlées pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce puisse être, que dans les temps que le vent viendra de terre & portera du côté de la mer, à peine contre les contrevenans de trois cens livres d'amende.

VI. Les contraventions aux présentes seront poursuivies à la requête de nos Procureurs dans les Amirautés, & les Sentences qui en interviendront contre les délinquans, seront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui, jusqu'à concurrence de trois cens livres; sans qu'il puisse être accordé de défenses, même lorsqu'il amende

fera plus forte, que jusqu'à concurrence de ce qui excédera ladite somme de trois cens livres.

VII. Ceux qui appelleront desdites sentences, seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui; sinon, & à faute de ce faire, ledit temps passé, lesdites sentences sortiront leur plein & entier effet, & les amendes seront distribuées conformément auxdites sentences, & les dépositaires d'icelles bien & valablement déchargés.

Les dispositions contenues aux présentes, seront exécutées dans nos provinces de Flandres, pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie.

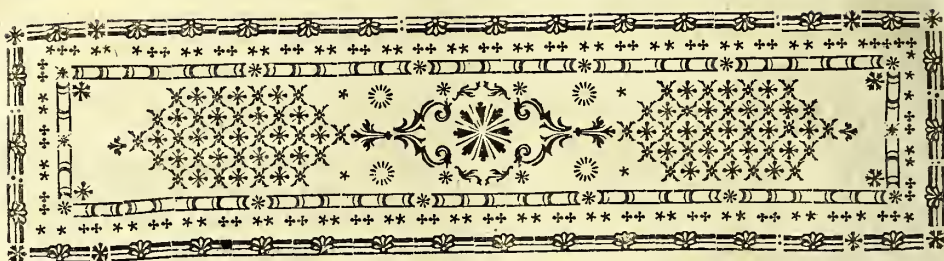
SI DONNONS EN MANDEMENT à nos amés & féaux Conseillers les Gens tenant nos Cours de Parlement, que ces présentes ils fassent lire, publier & enrégistrer, & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens & autres choses à ce contraires, auxquelles nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes;

voulons qu'aux copies d'icelles, collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers-Secrétaires, foi soit ajoutée comme à l'original: CAR TEL EST NOTRE PLAISIR; en témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes.

Donnée à Versailles le trentième jour du mois de Mai, l'an de grace mil sept cent trente-un, & de notre regne le seizième. Signé LOUIS. Et plus bas, par le Roi, PHELYPEAUX: Et scellée du grand Sceau de cire jaune.

Registré, oui & ce requérant le Procureur Général du Roi, pour être exécutée selon sa forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges des Amirautés d'Abbeville, de Boulogne-sur-mer, du Bourg d'Ault, de Calais, Dunkerque, Eu Treport, Montreuil-sur-mer & Saint-Valery, pour y être lues, publiées & registrées: Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans le mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement, le vingt-huit Juin mil sept cent trente-un. Signé YSABEAU.





LIVRE CINQUIEME.

De la Pêche qui se fait en Mer.

TITRE PREMIER.

De la Liberté de la Pêche.

A liberté de la navigation & de la pêche en pleine mer, est du droit naturel, du droit des gens & du droit civil tout ensemble. C'est que la mer est commune à tous les hommes, de même que l'air. *Instit. de rerum divisione*, §. 10, & *leg. injuriarum*, 13 §. *si quis me prohibeat ff. de injuriis*. D'où il s'ensuit que nul Potentat, nul Etat Souverain n'a droit de s'attribuer l'empire de la mer.

Une vérité aussi fondamentale n'a pourtant pas toujours fixé les esprits ; tant la cupidité & l'ambition sont fertiles en ressources, à l'aide des subtilités, & soutenues par la force des armes.

Ainsi l'on vit vers le commencement du dernier siècle s'élever la célèbre question du domaine de la mer. Plusieurs Auteurs prirent parti pour ou contre ; mais les deux plus fameux furent Grotius & Selden.

Grotius fit naître la dispute, à l'occasion des ordres que le Roi d'Espagne avoit envoyés aux Gouverneurs, d'empêcher toute navigation étrangère dans les mers des Indes.

Une nation qui n'a de ressource que dans son commerce, étant plus intéressée que toute autre à soutenir que rien ne peut en gêner la liberté, il étoit tout naturel qu'elle ne tardât pas à faire entendre ses plaintes.

Elle trouva dans Grotius toute l'ardeur que peut inspirer l'amour de la patrie ; soutenu de l'intérêt le plus pressant. Il prit donc en main la cause des Hollandois ses compatriotes, en faveur desquels il produisit son fameux Traité, intitulé *mare liberum, sive de jure quod Batavis competit ad indicana commercia*.

Ce traité, qui parut pour la première fois en 1609, imprimé à Leyde, fut réimprimé à Amsterdam en 1633 & adressé à tous les Princes & peuples libres du monde chrétien, avec invitation de s'unir pour venger les Hollandois de l'injustice & de la tyrannie des Espagnols.

Aux termes de la seconde partie du titre de ce traité, il ne devoit être

question que du point de savoir si les Espagnols avoient droit de s'attribuer le domaine des mers des Indes , à l'effet d'en interdire la navigation & le commerce aux Hollandois , comme aux autres nations ; & effectivement Grotius s'attache par-tout à leur contester ce droit. Mais , comme il portoit ses vues plus loin , c'est-à-dire , que son intention secrete étoit de favoriser indistinctement la liberté du commerce , c'est ce qui lui fit avancer comme un principe , que la mer est libre & à l'usage de toutes les nations ; de maniere que nul Souverain n'a droit d'y défendre la navigation , le commerce , ni la pêche ; la mer ne pouvant être du domaine de personne à aucun titre.

Il en dit autant dans son traité de *jure belli & pacis*. En quelques endroits de l'un & de l'autre ouvrage , il paroît à la vérité ne parler que de l'Océan & nullement des mers particulieres , des golfes , ni de l'étendue de la mer qu'on apperçoit du rivage ; mais encore une fois , il n'en soutient pas moins que le passage & la navigation sont libres en quelque mer que ce soit , de droit commun à toutes les nations , de même que la pêche , jusques sur les côtes.

Selden , sans prendre parti dans la querelle qui divisoit les Espagnols & les Hollandois , entra en lice avec Grotius , moins vraisemblablement pour combattre , par amour pour la vérité , les principes hasardés par son adversaire , que pour réaliser , autant qu'il étoit en lui , la chimérique prétention de l'Angleterre sa patrie , dont les Rois ont fastueusement affecté le titre de dominateurs de la mer.

C'est dans cette vue qu'il intitula sa réponse , *mare clausum seu dominio maris* , imprimée à Londres en 1636. Ainsi Moreri s'est trompé , en disant que Grotius n'a composé son traité , *mare liberum* , que pour réfuter *mare clausum* de Selden. C'est précisément le contraire , comme il résulte de l'antériorité de l'ouvrage de Grotius , où il n'est nullement parlé de celui de Selden , tandis que celui-ci attaque directement Grotius , fort civilement néanmoins , comme l'observe Colomiers dans sa bibliothèque choisie , édition de Paris , in-12 1731 , page 221.

La premiere partie du traité de Selden est destinée à prouver que les Souverains peuvent exercer leur domination sur la mer aussi-bien que sur la terre ; en conséquence qu'ils sont fondés , sur les mers qui leur appartiennent , à y interdire la navigation , le commerce & la pêche , sans pour cela donner atteinte au droit divin , au droit naturel , ni au droit des gens , considéré sous toutes ses faces ; & il faut convenir qu'il appuie sa proposition de raisons sans réplique , soutenues avec cela d'exemples en grand nombre , tant anciens que modernes. Parmi ces derniers , les plus considérables sont , la mer Baltique & le golfe de Venise. En cela au reste il est d'accord , tant avec Stypmannus , *ad jus maritimum* , part. 1 , cap. 5 & 6 , & part. 5 , c. 1 & 4 , qu'avec le commun des Auteurs.

S'il s'en fût donc tenu là , ou plutôt s'il eût distingué l'Océan des mers particulieres , & même dans l'Océan l'étendue de mer qui doit être censée appartenir aux Souverains des côtes qui en sont baignées , sa victoire eût été complete ; mais il avoit aussi sa chimere , savoir , la souveraineté qu'il vouloit attribuer aux Rois d'Angleterre sur la mer , sans même y assigner aucunes bornes. Et voilà ce qui l'a fait échouer dans sa seconde partie , malgré tous les efforts qu'il a fait pour appuyer son assertion.

A la vérité il n'est pas possible de défendre avec plus d'esprit & d'adresse une cause de cette nature ; mais enfin il n'emploie aucun argument qu'on ne puisse facilement réfuter.

Et d'abord l'avantage qu'il prétend tirer de divers Auteurs , qui , en parlant des mers qui environnent l'Angleterre , les nomment chacune en particulier , *Mare Britannicum* , jusqu'à y comprendre même les Isles du Nord , n'est pas capable de faire la moindre impression. La grande Bretagne dans ces temps-là , étant la partie maritime la plus connue & la plus considérable du côté du Nord , il étoit naturel que la mer voisine en prît la dénomination ; à peu près comme on avoit dit auparavant , la mer d'Egypte , de Syrie , de Pamphlie , de Lydie , &c. sans que cela tirât à conséquence pour la souveraineté.

De même parlant de la Manche , il se prévaut aussi de ce qu'elle a été appelée autrefois *Mer Britannique* ; & en cela il est d'autant plus mal fondé , qu'il est plus vraisemblable que c'est la Bretagne Française qui lui avoit fait donner ce nom.

Les Auteurs qu'il cite , d'un autre côté , pour prouver que les Anglois avoient anciennement la sauve-garde des côtes de l'Angleterre & de la mer , bien appréciés , ne veulent rien dire autre chose , sinon que la garde que les Anglois faisoient sur la mer , n'avoit pour objet que de garantir leurs côtes des déprédations des pirates , & par-là de mettre en sûreté leur navigation & leurs pêcheurs.

A l'égard des droits que les Amiraux d'Angleterre exigeoient des navires qui fréquentoient leurs parages , des faus-conduits qu'ils accordoient pour le passage ou pour la pêche , & du salut qu'ils se faisoient donner par les vaisseaux , en les obligeant de baisser leurs voiles. Il est évident que tout cela ne se faisoit qu'en cédant à la loi du plus fort.

Le pouvoir donné par les Rois d'Angleterre à leurs Amiraux , du temps que Calais , la Normandie & l'Aquitaine étoient sous leur domination , ne prouve rien non plus.

Ce que l'Auteur ajoute , que depuis que les François eurent enlevé à l'Angleterre les provinces d'Aquitaine & de Normandie , les commissions des Amiraux Anglois , n'ont pas eu moins d'étendue qu'auparavant , ne prouve pas plus , que le titre également fastueux & chimérique des Rois de France , que les Rois d'Angleterre ont continué de prendre.

Une autre preuve tirée de ce que les Isles de Jersey & de Guernesay sont demeurées aux Anglois , n'est pas plus concluante : il en résulte seulement que les Anglois étoient encore alors les plus forts sur la mer , & non pas qu'ils fussent les Souverains de la Manche.

L'argument qu'il tire enfin de ce que les Jugemens d'Oleron ont été recueillis , dressés & autorisés par les Rois d'Angleterre , ne vaut pas plus la peine qu'on s'y arrête ; car , quand il diroit vrai , qu'est-ce que cela auroit de commun avec le domaine de la mer , pris au moins dans le sens qu'il lui donne ?

Il a dissimulé cependant que la première collection de ces Jugemens d'Oleron , dans l'origine , sous le nom de *Rôle d'Oleron* , a été faite par les ordres de la Princesse *Aliénor* ou *Eleonor* , épouse de Louis VII , Roi de France , à son retour du voyage de la Terre-Sainte , dans un temps par conséquent qu'elle n'étoit pas encore Reine d'Angleterre , mais seulement Duchesse d'Aquitaine ,

& que s'ils ont été ensuite confirmés & publiés par l'autorité de Richard son fils, ç'a été tout de même en sa qualité de Duc d'Aquitaine, abstraction faite de celle du Roi d'Angleterre, comme il a été observé dans la préface.

Grotius & Selden ayant passé les bornes chacun de son côté, l'un en soutenant indistinctement que les Souverains n'ont point d'empire à exercer légitimement sur la mer, dont l'usage doit être laissé libre à toutes les nations pour le commerce & la pêche; l'autre en soutenant au contraire, aussi sans distinction, que la mer peut être assujettie au domaine d'un Etat Souverain, avec le plein exercice des droits qui en dépendent. L'opinion mitoyenne que la raison a conseillé de prendre, a été, en adoptant ce principe de Garcias, Auteur Espagnol, *mare est cujus est terra cui adjacet*, qu'il falloit entendre dans le sens naturel qu'il renferme, sans lui donner d'extension, & pour cela fixer l'espace où doit finir le domaine du Prince sur la mer contiguë à ses Etats.

Sur cela quelques Auteurs, suivant Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 1, cap. 4, n. 6, fol. 39, ont étendu le domaine du Souverain sur la mer, jusqu'à deux journées de chemin à prendre du rivage.

D'autres l'ont fixé à 100 milles, d'autres l'ont borné à 60 milles, ce qui revient à vingt lieues; & l'on peut dire que ç'a été un temps l'opinion commune, au rapport de Bodin, *de repub. lib. 1, cap. 10 jure quodammodo*, dit-il, *principum omnium maris accolarum, communi receptum est, ut sexaginta miliaribus à litore, Princeps legem ad littus accedentibus dicere possit; atque id judicatum est in causa ducis allobrogum.*

D'autres encore l'ont borné à la distance qui peut être gardée par les armes, c'est-à-dire, à la portée du canon. BINKERSHOEK, cité par Barbeyrac, sur Pufendorff, traité du droit de la nature & des gens, liv. 4, ch. 5, §. 7. Pour ce qui est de Pufendorff, il se contente de dire que c'est sur quoi on ne peut établir de règle fixe & générale, & que ce qu'il y a de certain, c'est » qu'il faut » droit être excessivement ombrageux pour vouloir sous ce prétexte soumettre à sa domination une étendue d'eau de quelques centaines de lieues » : ce qui est ne rien dire.

D'autres enfin ont pris pour règle l'étendue de mer qui peut être aperçue du rivage; mais cette mesure étant incertaine de sa nature, il auroit été mieux peut-être de juger du domaine sur la mer voisine de la côte par la sonde, & d'en assigner les bornes précisément à l'endroit où la sonde auroit cessé de prendre fond; de manière que hors la portée de la sonde, la mer eût été reconnue libre pour la navigation & la pêche, comme ne pouvant être du domaine de personne.

Et s'il fût arrivé qu'entre deux Etats, il y eût un bras de mer où l'on pût prendre fond par-tout, alors le milieu auroit servi de point de partage.

C'est ainsi que le domaine de la mer auroit pu être réglé, en point de droit, sauf les côtes qui sont tellement escarpées, qu'on n'y trouve pas le fond dès le bord, où l'on auroit étendu le domaine du Souverain jusqu'à la portée du canon & non au delà. Car enfin l'Océan n'est à personne, & la conclusion qui se tire delà naturellement, c'est qu'il est permis à toutes les nations d'y naviger; en telle sorte que cette liberté ne sauroit être ôtée par une nation à une autre, sans injustice & sans une ambition demesurée, même extravagante, comme le prouve, d'une manière sans réplique, Pufendorff, *loc. cit.* §. 9.

Mais que servent les décisions de droit contre ceux qui ne reconnoissent que la loi du plus fort ?

Il faut avouer néanmoins que nul Potentat n'a prétendu sérieusement ; excepté le salut de son pavillon , s'arroger le domaine de l'Océan , comme Océan ; mais seulement à raison de commerce qui pouvoit être entrepris à son préjudice sur ses possessions contiguës à l'Océan.

La question n'a donc jamais été , s'il pouvoit légitimement empêcher toute navigation étrangere sur l'Océan ; mais l'interdire ou la resserrer de maniere qu'on n'en prît pas un prétexte pour faire un commerce clandestin dans ses Etats ; & sous ce point de vue , Grotius avoit tort de se plaindre des Espagnols , s'ils ne passoient pas les bornes ci-dessus marquées , puisqu'en cela ils ne faisoient qu'user de leur droit ; tout Souverain , dans les principes de Pufendorff , *loc. cit.* qui sont incontestables , étant aussi bien fondé à défendre le commerce étranger dans ses possessions , qu'à les garantir d'insulte , en empêchant qu'on n'en approche qu'à une certaine distance.

Cela reconnu pour certain , il ne s'agissoit donc plus que de convenir entre les Souverains , de la distance qu'il falloit observer dans la navigation , pour ne pas être censé méditer un commerce clandestin dans les possessions des Princes respectifs. Et c'est à quoi il a été pourvu par les traités de paix & de commerce , en fixant cette distance à deux lieues de la côte ; de maniere que au delà de cette distance , la navigation doit absolument être libre , comme telle , exempte de toute visite de la part des commandans des vaisseaux garde-côtes , & qu'en deçà on est suspect de commerce interlope ; à raison de quoi on est sujet à visite & même à la confiscation des marchandises & du navire , s'il n'y a preuve que le mauvais temps ait forcé d'approcher ainsi des côtes.

Tout cela au reste , comme l'observe fort judicieusement M. le Chevalier d'Abreu , dans son traité des prises sur mer , partie premiere , chap. 5 , §. 19 , pag. 86 , 87 , doit s'entendre néanmoins , sauf la différence des plages ; de façon que le cours ordinaire de la navigation & le passage nécessaire des navires ne soit pas empêché , sous prétexte du voisinage de certaines côtes ; sur quoi voir le Journal étranger du mois de Février 1756 , pag. 173 & 174 au défaut de l'original.

Jusqu'à la distance de deux lieues , & avec cette restriction encore , la mer est donc du domaine du Souverain de la côte voisine ; & cela que l'on puisse y prendre fond avec la sonde , ou non. Il est juste au reste d'user de cette méthode en faveur des Etats dont les côtes sont si escarpées , que dès le bord on ne peut trouver le fond ; mais cela n'empêche pas que le domaine de la mer , quant à la juridiction & à la pêche , ne puisse s'étendre au delà ; soit en vertu des traités de navigation & de commerce , soit par la regle ci-dessus établie qui continue le domaine jusqu'où la sonde peut prendre fond , ou jusqu'à la portée du canon , ce qui est aujourd'hui la regle universellement reconnue. Journal de Commerce , Mai 1759 , page 40.

Mais au delà , s'attribuer l'empire de la mer par la force des armes , c'est tyrannie ; ou l'affecter comme un droit acquis par une ancienne usurpation , c'est une ambition insensée , Pufendorff , *supra*. C'est aussi ce qui a jetté un ridicule éternel sur le manifeste que publia , le 27 Mai 1689 , Guillaume , Prince d'Orange , usurpateur du trône d'Angleterre , lorsqu'il déclara la guerre à la France. Manifeste

feſte d'ailleurs ſi indécent & ſi injurieux , qu'il révolta les puiffances même les plus jalouſes de la grandeur & de la proſpérité de Louis XIV.

On voit en effet dans cet étonnant manifeſte, que Guillaume¹, après avoir fait à Louis XIV. les reproches les plus odieux, ſans aucune ſorte de fondement, & après lui avoir prodigué les injures les plus outrageantes, ne lui donnant que le titre de Roi des François, & l'appellant l'ennemi général du monde chrétien, &c. On voit, diſ-je, après tout cela, dans ce manifeſte, que l'uſurpateur ne craignoit point d'y employer pour dernier motif, *que le droit de pavillon qui appartient à la Couronne d'Angleterre, a été diſputé par ſon ordre (Louis XIV.) ce qui tendoit à la violation de notre ſouveraineté ſur la mer, laquelle a été maintenue de tous temps par nos prédéceſſeurs, & que nous ſommes auſſi réſolus de maintenir pour l'honneur de notre couronne & de la nation Angloiſe.*

La jalouſie inquiète de Guillaume, pour l'honneur du pavillon d'Angleterre, s'étoit réveillée ſans doute à l'occaſion de l'Ordonnance du 15 Avril 1689, que Louis XIV. venoit de publier, par laquelle en ajoutant aux Réglemens qu'il avoit déjà faits au ſujet des ſaluts, non ſeulement il défendoit à tous Officiers commandant ſes vaiſſeaux, de ſaluer les premiers les vaiſſeaux des autres Princes, portant des pavillons égaux aux leurs; mais encore leur enjoignoit au contraire d'exiger d'eux le ſalut & de les y contraindre par la force, ſ'ils en faiſoient difficulté, en quelques mers ou côtes que ſe fit la rencontre. Art. 5 & 6, tit. premier, liv. 3 de ladite Ordonnance.

On conçoit que la fierté Angloiſe en dut être humiliée; mais il n'étoit plus temps de mépriſer la marine de France. Car ſans parler, ni du ſecours qu'elle avoit fourni à l'Angleterre même, pour la mettre en état de réſiſter aux forces navales de la ſeule Hollande, ni des batailles qu'elle avoit gagnées depuis dans les mers de Sicile, contre les Hollandois & les Eſpagnols; l'année ſuivante 1690 en manifeſta la puiffance, par le fameux combat de la Manche, où, ſans le ſecours d'aucuns alliés, elle remporta une victoire complète ſur les flottes combinées de Hollande & d'Angleterre.

Le domaine de la mer au delà des bornes naturelles, ou convenues par les traités, n'eſt donc plus qu'une chimère ou une prétention injuſte; mais en deçà de ces mêmes bornes, le droit de chaque Souverain doit être reſpecté, de manière que d'autres que ſes ſujets ne peuvent y naviger & commercer, ni à plus forte raiſon y faire la pêche, qu'en vertu des traités de paix, de navigation & de commerce, ou qu'avec ſa permiſſion.

C'eſt ainſi qu'il faut entendre la liberté de la pêche de nation à nation. Et comme les puiffances voiſines, ou qui ont pour limites des mers qui leur ſont communes, ont un égal intérêt à favoriſer la pêche de leurs ſujets reſpectifs, en quelque temps que ce ſoit, il ſemble que rien ne ſeroit plus naturel que de convenir entr'elles, que cette liberté de la pêche, au moins celle du poiſſon frais, qui eſt journalière, ſeroit toujours la même en temps de guerre, comme en temps de paix, en dérogeant en cette partie au droit de la guerre, ſuivant lequel, les pêcheurs ſont de bonne priſe, comme les autres navigateurs.

Auſſi anciennement, ces ſortes de traités étoient-ils d'une pratique aſſez commune. On les appelloit *treves pêcheſſes*; & de la part de la France, l'Amiral étoit autoriſé à les conclure: c'étoit une des prérogatives de ſa charge.

La preuve ſ'en tire de l'Ordonnance du mois de Février 1543, art. 49,

confirmé en plein par le 79^e. de celle du mois de Mars 1584. Ces deux articles sont conçus en ces termes.

» Quant à la harengaison & pêche d'autres poissons, voulons, entendons
 » & nous plaît qu'en temps de guerre, l'Amiral puisse accorder *treves pêcheresses*
 » à nos ennemis & à leurs sujets ; si tant est que lesdits ennemis la veulent
 » ensemble accorder à nos sujets ; & là où ladite treve ne se pourroit d'une
 » part & d'autre conduire ou accorder, voulons & entendons que ledit Amiral
 » puisse bailler aux sujets de nos ennemis, sauf conduit pour la pêche, sous
 » telles & semblables cautions, charges & précis, que lesdits ennemis les
 » bailleront à nos sujets. »

La première de ces Ordonnances, art. 50 & l'autre art. 80, portent aussi ;
 » lorsqu'il sera question de mettre navire en temps de guerre, pour servir de
 » gardes aux pêcheurs, par la permission de notredit Amiral, lesdits navires
 » seront mis sus aux dépens desdits pêcheurs, & payés selon le convenant
 » ou accord desdits pêcheurs ou de deux bourgeois. »

L'art. 51 de l'une, & le 81 de l'autre de ces Ordonnances, ajoutent encore :
 » *Item*, voulons qu'en temps de guerre notredit Amiral puisse armer navires
 » & vaisseaux, pour conduire à sûreté nos sujets & autres marchands nos
 » alliés & amis, quand il en sera requis, & prendre pour ce faire le salaire
 » accoutumé. »

Cet ordre a subsisté même après la suppression de la charge d'Amiral en 1626, jusqu'à son rétablissement en 1669. Mais depuis ce temps-là, nul traité, soit pour la liberté de la pêche, soit pour tout autre cause, n'a été fait qu'au nom du Roi. De même les escortes pour la sûreté de la pêche, aussi-bien que pour tout autre navigation, n'ont été données que par ordre du Roi ; l'ancien droit de l'Amiral, par rapport à ces deux objets, n'ayant point été renouvelé lors du rétablissement de cette importante charge, ou plutôt ayant été révoqué implicitement, tant par le dernier article du Règlement du 12 Novembre 1669, que par l'article 14 du premier titre de la présente Ordonnance. V. *suprà*, art. 5, tit. de l'engagement & des loyers des matelots, qui est le quatrième du liv. 3, & l'art. 13 du tit. 6 ci-après, concernant la pêche des molues.

Au surplus ces *treves pêcheresses*, même pour la pêche journalière du poisson frais, n'ont presque plus été pratiquées depuis la fin du dernier siècle ; & cela par l'infidélité de nos ennemis, qui, abusant de la bonne foi avec laquelle la France a toujours observé les traités, enlevoient habituellement nos pêcheurs ; tandis que les leurs faisoient leur pêche en toute sûreté. L'injustice d'une telle conduite obligea enfin Louis XIV. à renoncer à ces sortes de traités toujours défavorables aux François.

ARTICLE PREMIER.

DEclarons la pêche de la mer libre & commune à tous nos sujets, auxquels nous permettons de la faire, tant en pleine mer que sur les greves, avec les filets & engins permis par la présente Ordonnance.

LA permission de faire la pêche, tant sur les greves qu'en pleine mer, suppose nécessairement dans celui qui la donne, le pouvoir de la défendre en vertu de son droit de propriété & domanial sur les mêmes greves & sur la mer qui vient y briser ses flots.

Il est de principe en effet, comme on l'a montré sur l'art. 26 du tit. des naufrages, que ce qui n'est à personne en particulier, mais appartient à la République; c'est-à-dire, à la Communauté d'un Etat souverain, est dévolu de plein droit au Prince dans un Etat monarchique, comme étant le chef de la nation, & comme réunissant à ce titre en sa personne, tous les droits communs à la nation, du nombre desquels est le domaine de la mer & de toutes les côtes & greves qui en sont baignées. *Omne imperium in Casarem translatum est, omnisque populi & plebis potestas in principium translata. Instit. lib. 1^{re}. de jure naturali, &c. tit. 2, §. sed & quod.*

Le Souverain pourroit donc s'en réserver l'usage & le droit d'y pêcher, ou le céder à qui bon lui sembleroit, par préférence à tous autres. Boutaric, inst page 128, Duperier 2, pag. 463. Mais nos Rois toujours plus attentifs au bien général de leurs sujets, qu'à leurs intérêts propres, ou si l'on veut, parce que le bien général des sujets fournit toujours au Souverain, un ample dédommagement du sacrifice qu'il leur fait de ses droits particuliers; nos Rois, dis-je, se sont, dans tous les temps, fait une loi, de laisser libre & commune à leurs sujets la pêche de la mer; & cette loi a été irrévocablement confirmée par le présent article.

De sorte que tout ce qui peut gêner cette liberté de la pêche, soit sur les greves, soit en mer, est défavorable de sa nature, & ne doit par conséquent être toléré, qu'autant que ceux qui prétendent s'attribuer un droit de pêche exclusif, sont fondés en titres valables, ou en possession suffisante pour s'y faire maintenir, comme il sera montré sur les articles 4, 8, 9 & 10, tit. 3 ci-après.

Cependant, en même temps que nos Rois ont dérogé à leur droit de souveraineté en cette partie, en laissant à leurs sujets la liberté de la pêche en mer & sur les greves, sans en exiger aucun tribut, ils se sont réservés le droit de veiller à la police de cette pêche, & par-là de régler la manière de la faire, de prescrire les temps & les lieux où elle pourroit être pratiquée ou interdite; enfin de déterminer la forme & la maille des filets & engins qui pourront y être employés.

Rien, après tout, de plus naturel & de plus conforme au bon ordre, pour l'amélioration & conservation même de la pêche, dont sans cela, la source tariroit en peu de temps; car enfin que deviendrait la pêche, s'il étoit permis de la faire avec des filets, d'où le petit poisson, le frai même ne pourroit s'échapper?

Quelque simple que soit ce raisonnement qui a la force d'une démonstration, il se trouve néanmoins des personnes, d'ailleurs judicieuses, qui ont la foiblesse d'adopter les idées de la populace, & de répéter avec cette troupe imbécille, qu'il ne faut pas se défier de la providence, que la mer est inépuisable, & que c'est peut-être aux précautions employées pour restreindre la liberté indéfinie de la pêche, que l'on doit attribuer la disette du poisson que l'on éprouve depuis long-temps sur toutes les côtes du Royaume. De sorte qu'il ne tient pas à eux qu'on ne pense, que cette diminution trop sensible de la

pêche est une punition du Ciel, en haine des mesures prises, dans la seule vue de la rendre plus abondante. Peut-on abuser ainsi du droit de raisonner ? A ce compte, c'est mal-à-propos qu'il est défendu de couper le varecq, fart ou gouefmon dans les mois où il sert d'abri au frai du poisson ; *suprà*, art. premier, tit. 10 du liv. précédent ; c'est injustement tout de même qu'on a sévi contre ceux des riverains, qui, pour engraisser leurs terres, faisoient des fumiers de tous les petits poissons qu'ils pouvoient attrapper.

Heureusement le grand nombre des gens sensés ne pense pas de même. V. le traité de la police, tom 3, liv. 5, tit. 25, ch. 2, *in fine*, & tit. 40, ch. 3, *fol.* 292, *col.* 1. & cela serviroit à justifier, s'il étoit besoin, la sagesse de notre Ordonnance, de même que de celles qui l'ont précédée & suivie, en tant qu'elles ont travaillé à réprimer la licence de la pêche. Cela serviroit également à disculper les Officiers de l'Amirauté du reproche que quelques-uns leur font, d'en user avec trop de sévérité dans la recherche des filets prohibés, & dans leurs poursuites contre les prévaricateurs dans ce genre, puisqu'enfin, quand la loi ne seroit pas aussi juste & aussi salutaire au fonds, ils ne seroient pas moins obligés de tenir la main à son exécution.

Mais à quoi aboutit leur sollicitude, leur vigilance ? La loi est enfreinte tous les jours à leur insu, le mal augmente continuellement, & la pêche, par sa stérilité est maintenant réduite sur les côtes de l'Aunis, à tel point, que les pêcheurs, quoique leur nombre soit diminué des deux tiers depuis plus de 30 ans, ne trouvent plus de quoi subsister, malgré le haut prix où ils sont obligés de tenir le poisson.

Au surplus ces mots *filets & engins*, n'indiquent que la pêche du poisson sans aucune influence sur la pêche du coquillage, dont par conséquent la liberté est laissée pleine & entière, à tous ceux qui se présentent sur le rivage pour la faire. Il faut excepter toutefois les parcs & pêcheries, où il n'est pas permis d'aller pêcher ni poisson ni coquillage, ni d'en approcher à cette fin plus près que de dix brasses, suivant l'art. 13, tit 10 de la Déclaration du Roi du 18 Mars 1727 ; & cela que les possesseurs de ces parcs & pêcheries soient fondés ou non d'en jouir, & de s'en faire maintenir en possession. La raison est qu'il n'appartient pas aux particuliers de jouir du droit des possesseurs de ces parcs & pêcheries, de se faire justice eux-mêmes, en conséquence. Ce seroit une occasion continuelle de disputes & de voyes de fait, d'où pourroient s'ensuivre les plus grands malheurs.

Ce que peuvent faire légitimement ceux qui croient que des parcs & pêcheries sont dans le cas de la démolition, c'est d'en faire la dénonciation au Procureur du Roi de l'Amirauté ; après quoi ils doivent attendre la décision, sans toucher à ces parcs & pêcheries, avant que leur démolition ait été ordonnée, à peine d'amende arbitraire & de tous dépens, dommages & intérêts. Il sera traité de ceci plus au long sur le titre 3 du présent livre.

Mais excepté ces parcs & pêcheries, il est permis à quiconque de pêcher sur les greves de la mer, soit du poisson, soit du coquillage ; savoir, le poisson avec les filets & engins autorisés seulement par notre Ordonnance, ou par les Réglemens postérieurs ; à condition encore de ne s'en servir que de la manière qui y est prescrite ; & le coquillage en toute liberté, sans autre limitation ou

restriction que celle portée par l'art. 18 du même tit. 3, ci-après, concernant les moulières & le frai des moules.

Cette liberté indéfinie de la pêche du coquillage mérite d'autant plus de faveur, qu'incapable de nuire, parce que le fond du coquillage est véritablement inépuisable, elle procure au menu peuple des Villes maritimes, & aux habitans des côtes jusqu'à deux & trois lieues d'éloignement dans les terres, une ressource abondante, non seulement pour la nourriture & celles de leurs familles, mais encore pour le payement d'une partie de leurs subsides.

Pour ce qui concerne la pêche dans les étangs & les rivières, au-dessus de l'endroit où le flux & reflux de la mer cesse de se faire sentir, il faut voir l'Ordonnance des Eaux & Forêts, avec le judicieux Commentaire qui en a été donné au public depuis peu, & le savant traité de la police, tome 3, liv. 5, tit. 40 & suivant.

ARTICLE II.

NOS sujets qui iront faire la pêche des molues, harengs & maquereaux sur les côtes d'Irlande, d'Ecosse, Angleterre & l'Amérique, & sur le banc de Terre-Neuve, & généralement dans toutes les mers où elle se peut faire, seront tenus de prendre un congé de l'Amiral pour chaque voyage.

PAR la raison que les côtes d'un territoire appartiennent au Souverain de ce même territoire, jusqu'à la distance ci-dessus marquée, ou convenue par les traités, les sujets d'une puissance étrangère, n'ont droit d'y aller pêcher, qu'autant qu'ils sont autorisés par quelque convention arrêtée entre leur Souverain & celui de ce territoire.

Ainsi, ou notre article, en déclarant les François en droit d'aller faire la pêche des molues, harengs & maquereaux sur les côtes d'Irlande, Ecosse, Angleterre & de l'Amérique, a parlé d'après les traités de navigation & de commerce par lesquels il étoit stipulé que les sujets respectifs des puissances contractantes, pourroient librement faire la pêche sur les côtes de leurs Etats : ou il a supposé que la pêche se feroit à la distance des côtes, au delà de laquelle, l'empire de la mer n'est à personne.

Quant au droit de pêcher sur le banc de Terre-Neuve, comme l'Isle de Terre-Neuve, qui est pour ainsi dire le siège de cette pêche, appartenait alors à la France, il étoit tellement acquis aux François, que les autres nations ne pouvoient naturellement y pêcher qu'en vertu des traités. Cela a changé depuis au moyen de la cession faite aux Anglois, de cette Isle de Terre-Neuve, par le traité d'Utrecht ; mais Louis XIV. lors de cette cession, ayant fait une réserve expresse du droit de pêcher sur le banc de Terre-Neuve, en faveur des François, comme auparavant ; leur pêche dans cette contrée de l'Amérique auroit toujours été la même ; c'est-à-dire, aussi avantageuse au Royaume, qu'autrefois, sans l'intolérance & l'injustice des Anglois, toujours disposés à violer les traités, pour ne les observer que dans les points qui leur sont favorables.

L'objet direct de cet article, où il s'agit de toute pêche entreprise au delà des côtes du Royaume, & qui par conséquent exige un voyage exprès, rarement moindre de trois à quatre mois, est d'obliger tout propriétaire & capitaine de bâtiment destiné pour cette pêche, de prendre un congé de l'Amiral pour chacun de ses voyages, comme pour tout voyage à fret, ou entrepris pour cause de commerce.

Il n'est point dit, comme dans le tit. des congés, art. premier, *ubi vide*, à peine de confiscation; mais cela est naturellement sous-entendu, parce que dès que les pêcheurs en voyage au long cours, ou au grand cabotage, sont assujettis ici à prendre un congé de l'Amiral pour chaque voyage, il est évident que l'obligation leur en est imposée sous les mêmes peines que celles qui sont prononcées contre les autres navigateurs.

Ainsi tout bâtiment qui seroit parti pour la pêche dont il est ici question, sans un congé de l'Amiral, seroit sans difficulté sujet à confiscation avec tout le produit de sa pêche, de la même manière qu'un navire qui auroit aussi navigé sans congé, seroit confisqué avec son chargement au profit de M. l'Amiral.

ARTICLE III.

ET quant à nos sujets qui font la pêche du poisson frais, avec bateaux portant mâts, voiles & gouvernail, ils seront seulement tenus de prendre un congé chacun an, sans qu'ils soient obligés de faire aucun rapport à leur retour, si ce n'est qu'ils aient trouvé quelques débris, vu quelque flotte ou fait quelque rencontre considérable à la mer, dont ils feront leur déclaration aux Officiers de l'Amirauté, qui la recevront sans aucuns frais.

Cet article contient une exception en faveur de ceux qui font la pêche du poisson frais, pour laquelle on ne perd jamais volontairement la terre de vue, par l'intérêt qu'ont les pêcheurs de se trouver à portée de débiter leur poisson le plus avantageusement qu'il se puisse.

Par cette raison, comme ces voyages en mer sont fort courts, & que ç'auroit été surcharger les pêcheurs de cette espèce, si on les eût obligés de prendre un congé de l'Amiral pour chaque voyage; il a été réglé, par une juste exception, qu'ils ne seroient tenus d'en prendre qu'un par chacun an. Mais aussi ils y sont astreints, sous même peine de confiscation, & à faire renouveler le congé tous les ans, tant qu'ils veulent continuer la navigation pour la pêche.

Cette faculté au reste, donnée aux pêcheurs de poisson frais, de ne prendre un congé de l'Amiral que par chacun an, n'est point une grace, que notre Ordonnance leur ait nouvellement accordée, ils la tenoient déjà de la générosité de M. le Duc de Vendôme, Grand-Maitre de la Navigation, comme il résulte de son Ordonnance du 27 Avril 1659.

Il y a plus, tout bateau précisément employé à la pêche du poisson frais ou du coquillage, n'est pas assujetti, indistinctement, à la formalité du congé,

même annuel; il faut pour cela, aux termes de cet article, que ce soit un bateau portant *mât, voile & gouvernail*, conformément aux anciennes Ordonnances, notamment à celle du mois de Mars 1584, art. 78, qui ajoutoit assez inutilement, par rapport au gouvernail, que ce devoit être *un gouvernail à thucion, un gouvernail remuable*, puisqu'on n'en connoît point d'autre.

Une de ces conditions manquant; c'est-à-dire, s'il y a un gouvernail sans mât, (car il n'est point de mât sans gouvernail, comme sans voile) on pourra se servir du bateau, tant que l'on voudra, pour la pêche, sans prendre aucun congé de l'Amiral; mais à condition toujours de n'user que des filets & engins permis, & de la maniere prescrite par l'Ordonnance & les autres Réglemens.

Du reste, il n'y a aucune distinction à faire entre les bâtimens destinés pour la pêche. Dès qu'ils portent mât, voile & gouvernail, ils sont sujets au congé d'un an; mais quelque disproportion qu'il y ait entr'eux pour le port, le congé d'un an suffit pour chacun d'eux, sans égard à l'avantage que les uns peuvent avoir sur les autres, pour la pêche plus ou moins abondante.

Il est entendu néanmoins, qu'ils ne feront que la pêche, sans aucune sorte de commerce; autrement pour chaque voyage de commerce qu'ils feront, ne fut-ce qu'en achetant du poisson pour le porter revendre, ils seront tenus de prendre un congé ordinaire, comme il a été observé sur l'art. 3, tit. des congés.

Ce qu'il y a de commun encore aux différens pêcheurs, c'est que ni les uns ni les autres, ne sont point obligés de faire rapporter au Greffe de l'Amirauté, au retour de leur pêche, si ce n'est, comme le porte le présent article, qu'ils ayent trouvé quelque débris, ou effets naufragés, ce qui s'étend aux ancres par eux sauvées, qu'ils ayent vu quelque flotte, ou fait quelque rencontre considérable à la mer; en un mot, remarqué à la mer quelque chose qui mérite attention, auquel cas ils seront tenus d'en faire leur déclaration aux Officiers de l'Amirauté: obligation à laquelle ils auroient d'autant plus grand tort de se soustraire, que cette déclaration doit être reçue sans frais.

Il arrive assez souvent que des pêcheurs s'associent, soit pour la pêche du poisson frais sur les côtes, soit pour celle des molues, & cet usage est fort ancien, puisqu'il en est parlé dans l'article 28 des Jugemens d'Oleron. Les effets de ces sortes de sociétés, dépendent des conventions arrêtées entre les associés: mais de droit, lorsque quelques-uns d'eux souffrent des pertes ou avaries, quelles sont celles qui doivent être supportées en commun? V. l'art. 36 du tit. du capitaine, qui est le premier du livre 2.





TITRE II.

DES DIVERSES ESPECES DE RETS OU FILETS.



U rapport de Pufendorff, tr. du droit de la nature & des gens, liv. 4, ch. 3, §. 6, pag. 241, un Philosophe Chinois donnoit pour maxime, qu'un Roi ne devoit permettre de pêcher qu'avec des filets à grande maille, afin qu'en ne prenant ainsi que de gros poissons, & laissant échapper les petits, il y en eût toujours assez pour le besoin de tout le monde.

Delà, ajoute-t'il, cette coutume parmi les Chinois, de ne tuer aucune bête qui ne soit venue aussi grosse, que le devoient être naturellement celles de son espece.

Cela est observé par Pufendorff, pour montrer que l'homme, en abusant du pouvoir qu'il a sur les bêtes, cause en quelque façon du dommage à toute la société, en même temps qu'il outrage le Créateur, dont il méconnoit la libéralité par l'abus qu'il en fait.

Cette morale, qui peut paroître un peu outrée dans son application, fera pitié sans doute à nos sensuels, aussi ennemis de la seconde maxime des Chinois, que partisans de la première, concernant la pêche; mais enfin, il en résulte que toute loi de police, tendante à conserver ou à améliorer la pêche, entre dans les vues du Créateur, & va au bien général de la société.

Or le vrai moyen d'améliorer la pêche, c'est d'empêcher autant qu'il est possible, qu'on ne pêche le frai du poisson, aussi-bien que le poisson du premier âge. Il résulteroit encore de la cessation de cet abus, le précieux avantage de préserver le bas peuple des maladies qu'il contracte en se nourrissant du frai du poisson: nourriture qui, de l'aveu de tous les Médecins, tant anciens que modernes, ne peut être que très-pernicieuse.

Pour corriger les abus de la pêche, il n'y avoit pas d'autre parti à prendre que celui de régler la maille des filets & engins qui y doivent être employés, la manière & le temps de s'en servir. C'est aussi à quoi il a été pourvu de toute ancienneté en France, par rapport à la pêche dans les rivières & autres eaux douces, comme on peut le voir dans le docte commentaire de M. Pecquet sur l'Ordonnance des Eaux & Forêts, tome 2, fol. 124 & 125, édition de 1753.

En ce qui concerne la pêche en mer & sur les greves, c'est un peu tard qu'on a pensé à y remédier, puisque l'Ordonnance du mois de Mars 1584, est la première où l'on trouve des plaintes sur les défordres de cette pêche, & encore ne contient-elle que trois articles; savoir, les 83, 84 & 85, qui, au fonds n'indiquent

n'indiquent pas même la réforme des filets. On s'y plaint seulement de ce que l'ancienne pratique de la pêche a été changée, principalement à l'occasion des parcs & pêcheries, dont le nombre s'étoit prodigieusement accru depuis quelque temps.

La raison sans doute de ce silence de nos anciennes Ordonnances sur le sujet de la pêche du poisson frais en pleine mer, est qu'elle étoit fort rare, de même que la navigation, & qu'on ne s'apperçut du dépeuplement du poisson sur les côtes, que par l'abus de la multiplication des parcs & pêcheries sur les greves de la mer, à la faveur desquelles pêcheries, ceux qui les possédoient, détruisoient tout le petit poisson au moyen des filets qu'ils y tendoient, dont les mailles étoient si étroites, que le frai même du poisson s'y trouvoit retenu sans pouvoir s'échapper.

Ainsi, pour le dire ici d'avance & en passant, c'est précisément aux parcs & pêcheries qu'il faut attribuer aujourd'hui, comme du temps de cette Ordonnance de 1584, la stérilité de la pêche du poisson de mer sur nos côtes, principalement sur celles de l'Aunis.

L'Ordonnance de 1584 ayant laissé les pêcheurs de poisson frais à la mer, dans leur ancienne pratique, on doit juger que, pour la maille de leurs filets, ils se conformoient à peu près aux Réglemens faits à ce sujet pour la pêche dans les rivières; & il falloit bien qu'en cette partie on ne crut pas qu'il fût besoin alors, & long-temps encore après, de porter des Réglemens particuliers, puisque, par l'article 454 de l'Ordonnance de 1629, on se contenta d'ordonner de nouveau l'exécution de cette Ordonnance de 1584.

Il est vrai que par le même article, le Roi annonça qu'il seroit fait un Règlement pour empêcher les abus qui se commettoient diversément & par différens moyens, sur le fait de la pêche, objet très-important au public; mais ce Règlement n'a point paru avant notre présente Ordonnance, quoique le Cardinal de Richelieu en eût senti la nécessité, en se plaignant dans son Ordonnance du 14 Mai 1642, que la pêche du poisson s'en alloit ruinée sur les côtes de France, où elle abondoit autrefois, & cela au moyen des parcs multipliés sur les greves de la mer, au préjudice des Ordonnances, &c. à raison de quoi il enjoignit aux Officiers de l'Amirauté, de se transporter sur les côtes de la mer & aux embouchures des rivières, pour visiter tous les parcs, pêcheries, filets, &c. avec ordre de confisquer tous ceux qui ne seroient pas de la qualité requise.

M. le Duc de Vendôme, Grand-Maître de la navigation, se contenta tout de même de rendre une Ordonnance presque semblable, le 27 Avril 1659; de sorte que jusqu'à la présente Ordonnance, nous voyons bien des plaintes concernant les abus de la pêche en mer & sur les greves, mais nul Règlement pour y remédier.

Au reste, si l'on eût suivi la maxime des Chinois, il n'auroit point été question de diversifier les filets de pêche: des filets à grande maille, d'une seule espèce auroient suffi. Mais il est des poissons de plusieurs sortes qui seroient inutilement laissés à la mer; ils n'en grossiroient pas davantage. Il convenoit donc d'en permettre la pêche avec des filets de petites mailles, & voilà la raison de la diversité des filets. Le mal est que le plus grand nombre de ceux qui pêchent sur les greves, principalement dans les écluses & bouchots, y emploient des rets prohibés, ou les filets de petite maille destinés à un autre usage,

A R T I C L E P R E M I E R.

LES pêcheurs pourront se servir des rets ou filets appelés folles, dreiges, trameaux ou tramaillades, & autres mentionnés en la présente Ordonnance dans les temps & en la maniere ci-après réglée.

LE Commentateur s'est appliqué à donner l'explication des différentes sortes de filets & engins de pêche, exprimées dans notre Ordonnance : travail bien aisé, & pour le moins superflus, puisqu'il n'est point d'édition du texte de l'Ordonnance, où l'on ne trouve ces explications, aussi-bien que de plusieurs autres termes de Marine, dans la table alphabétique qui y est jointe.

Le docteur Lamare en a usé de même. Pour éviter cet inconvénient, on ne donnera d'explications à ce sujet que relativement aux Réglemens intervenus depuis notre Ordonnance.

Il y en a deux, entr'autres, d'une extrême importance : ce sont les déclarations du Roi des 23 Avril 1726 & 18 Mars 1727. On y trouve de grands changemens, soit pour la forme & la maille des filets, soit pour le temps & la maniere de s'en servir. On y trouve aussi un très-grand nombre d'autres noms de filets ; ils ne désignent pas pour l'ordinaire des filets différens, mais seulement leurs diverses dénominations, plusieurs étant connus dans une Province maritime, sous un certain nom, & en d'autres sous un nom différent.

Ce qui résulte de tout ceci, c'est qu'on ne peut faire la pêche qu'avec les filets permis, & de la maniere dont l'usage en est prescrit, tant par cette Ordonnance que par les Réglemens postérieurs.

A R T I C L E I I.

LES folles auront leurs mailles de cinq pouces en quarré, & elles ne pourront être laissées à la mer plus de deux jours, à peine de confiscation, & de vingt-cinq livres d'amende.

LES folles auront leurs mailles de cinq pouces en quarré, pour le moins, ajoute l'article 2, tit. 9 de la Déclaration du 18 Mars 1727. Il permet néanmoins de tendre de la même maniere, à la côte, les filets appelés demi-folles, grandes canieres, grande pentieres & grands rieux, pourvu que leurs mailles ayent au moins trois pouces en quarré.

L'article 3 veut que les autres filets y dénommés ayent la maille de deux pouces en quarré au moins.

On conçoit que des filets de cette espece, sur-tout les folles dont la maille doit être de cinq pouces en quarré, & avec lesquels on pêche les plus gros poissons, tels que les esturgeons, les thons, les marfouins, les maigres, &c. sont extrêmement forts & par-là capables de causer du dommage aux petits bâtimens de mer qui les aborderoient, même aux vaisseaux, qui, en même

temps pourroient auffi y faire du dommage par la violence du choc. C'est pour cela que notre article ne veut pas qu'ils soient laiffés, c'est-à-dire, qu'ils demeurent tendus à la mer, plus de deux jours, à peine de confiscation & de 25 liv. d'amende.

Tel est le motif de l'Ordonnance, au lieu de ceux que lui prête le Commentateur. Les pêcheurs n'ont pas besoin qu'on les avertisse de veiller à la conservation de leurs filets, encore moins sur peine de confiscation & de 25 livres d'amende.

ARTICLE III.

Ceux qui pêcheront avec les folles, seront tenus d'être toujours sur leurs filets, tant qu'ils seront à la mer, pour les visiter de temps en temps & de marée à autre, s'ils n'en sont empêchés par la tempête ou par les ennemis.

C'est encore par le même motif que les pêcheurs *avec folles* sont tenus d'être toujours sur leurs filets, tant qu'ils seront à la mer, pour avertir les navigateurs de leur position, & les mettre par-là en état d'éviter l'abordage de ces filets.

Il leur est enjoint auffi de les visiter de temps en temps & de marée à autre, pour voir s'ils ne sont point dérangés dans leur tente, afin de les remettre dans leur premier état; le tout s'ils n'en sont empêchés par la tempête, ou par les ennemis qui leur donnent chasse.

ARTICLE IV.

LES Rets de la dreige auront les mailles d'un pouce neuf lignes en quarré, & les trameaux ou hameaux, qui sont attachés des deux côtés du filet, auront les leurs de neuf pouces en quarré; sans qu'ils puissent être chargés de plus d'une livre & demie de plomb par brasse, sous les peines ci-dessus ordonnées.

LES rets de la dreige. Le filet appelé dreige étoit permis au temps de notre Ordonnance, parce que la maniere d'en user alors étoit innocente & incapable de nuire à l'empoisonnement des côtes. Il n'étoit pas traînant sur les greves dans ce temps-là, autrement il auroit été enveloppé dans la proscription générale des filets traînants, portée par l'art. 16 du titre suivant. Dans la suite, la maniere de s'en servir devint si abusive, que, non seulement le poisson du premier âge, mais même le frai du poisson s'y trouvoit pris sans pouvoir s'échapper; ce qui, joint aux prévarications des pêcheurs dans les écluses & bouchots, causa une si grande diminution de la pêche maritime, qu'il s'éleva un cri universel à ce sujet sur toutes les côtes du ponant.

Pour remédier à un mal qui avoit fait de si grands progrès , le Roi se crut obligé de rendre une Déclaration le 23 Avril 1726, dans la vue de rétablir la pêche du poisson de mer , par tous les moyens possibles ; mais il ne s'agit ici que du filet appelé dreige : le reste viendra dans la suite.

Ce filet reconnu si nuisible , parce que , comme l'explique le préambule de la Déclaration , *trainant avec rapidité sur les fonds , il gratte & laboure tous ceux sur lesquels il passe , de maniere qu'il déracine & enleve les herbes qui servent d'abri & de réduit aux poissons , rompt les lits de leur frai , fait périr ceux du premier âge , &c.* Ce filet , dis-je , fut donc pros crit absolument , avec tous autres filets & instrumens traînants , tant par l'article premier , que par les articles 19 & 22 de ladite Déclaration , avec défenses à toutes personnes indistinctement de s'en servir , à peine de confiscation des bateaux , rets , filets & poissons , & de 100 liv. d'amende contre le maître pêcheur , & de déchéance de sa qualité de maître , sans pouvoir à l'avenir en faire aucunes fonctions , ni même être reçu pilote lamineur ou locman , & en cas de récidive , de trois ans de galeres.

Le Roi excepta néanmoins le pourvoyeur de ses bouche & maison , auquel il feroit expédier des permissions par le Secrétaire d'Etat de la Marine , pour faire la pêche de la dreige pendant un certain nombre d'années ; & cela en observant les conditions & les formalités prescrites dans les articles 2 , 3 & suivans , jusqu'au quinziesme.

La disposition des côtes de l'Aunis est telle que la pêche du poisson frais n'y est presque pas praticable avec des rets sédentaires. Delà il étoit arrivé que la pêche ordinaire en mer s'y étoit faite de tout temps avec des bâtimens nommés traversiers , à une assez grande distance des côtes , même en été , & toujours en pleine mer en toute autre saison : au moyen de quoi le frai du poisson n'avoit pu en souffrir.

Comme le filet unique dont se servoient les pêcheurs avec ces bâtimens traversiers , rouloit sur les fonds , & qu'à cause de cela sans doute il s'appelloit dreige , quoiqu'improprement , il se trouva défendu pour l'avenir sous cette dénomination ; ce qui consterna extrêmement les pêcheurs , tant de la Rochelle que des ports obliques de l'Aunis & de Marennes , auxquels par-là toute pêche étoit interdite.

Les plaintes qu'ils en portèrent aussi-tôt aux Officiers de l'Amirauté de la Rochelle , semblerent d'abord trop suspectes pour y déférer ; mais les raisons dont ils les appuyèrent ensuite les fit paroître si légitimes , que , non seulement les Officiers de l'Amirauté & le Commissaire de la Marine , mais encore tous les Ordres de la Ville représentés par le Maire & Echevins , se trouverent obligés de les porter aux pieds du Trône , pour supplier Sa Majesté de laisser à ces pêcheurs la liberté de continuer leur ancien usage , attendu qu'il leur étoit impossible de pêcher d'une autre maniere.

Le mal étoit que ce filet portoit le nom de *dreige*. Ainsi , sans examiner si c'étoit véritablement cette dreige ou drague qui avoit presque ruiné la pêche , la premiere réponse fut que le Roi entendoit que sa Déclaration fût exécutée.

Il fallut obéir provisionnellement , & cependant on fit d'autres instances , accompagnées d'un mémoire qui expliquoit la nature du filet en question , & la maniere dont les pêcheurs s'en servoient.

Le Conseil comprit alors que cette dreige étoit différente de celle qu'on avoit

entendu proscrire ; & néanmoins , comme ce filet rouloit sur les sables , il restoit encore du scrupule sur son usage. C'est pourquoi le Roi , par sa lettre à M. le Comte de Toulouse du 9 Octobre 1726 , ne voulut permettre , par dispense , que jusqu'au dernier Février suivant , & qu'à condition encore par les pêcheurs de ne s'en servir qu'à quatre lieues près des côtes & des bancs de sable.

Avant l'expiration de ce délai , il fut représenté au Roi que l'on seroit totalement privé de poisson de mer à la Rochelle durant le carême qui approchoit , si Sa Majesté n'avoit la bonté de proroger la permission déjà accordée aux pêcheurs ; sur quoi le Roi voulut bien en effet , par une seconde lettre à M. l'Amiral , en date du 11 Janvier 1727 , proroger cette permission jusqu'au Samedi-Saint.

De nouvelles représentations ayant encore été faites , dans lesquelles on insinuoit toujours que la dreige dont se servoient les pêcheurs de la Rochelle étoit différente de celle dont on avoit usé ailleurs , & qu'elle n'étoit nullement nuisible à l'empoissonnement des côtes de l'Aunis , le sieur le Masson du Parc , Inspecteur des pêches , fut nommé pour vérifier le fait , avec la situation des côtes , & rendre compte de l'impossibilité qu'il y avoit de pratiquer la pêche à la ligne , ou d'autres manieres de pêcher permises & usitées sur les autres côtes du Royaume ; & cependant en attendant cette vérification , le Roi permit aux pêcheurs , par une autre lettre du 11 Mai audit an 1727 , de continuer leur pêche comme par le passé.

Le sieur le Masson du Parc ayant reconnu dans sa visite la vérité de tout ce qui avoit été exposé en faveur de nos pêcheurs traversiers , sur le compte qu'il en rendit au Roi , Sa Majesté se détermina à leur permettre , ainsi qu'à ceux de Marennes , de faire usage pendant toute l'année , mais à une lieue au moins de distance des côtes , de leurs filets qu'ils appelloient improprement dreige , par une dernière lettre à M. l'Amiral , datée du 27 Décembre de la même année 1727 , aux conditions toutefois qui y sont exprimées.

Cette lettre , contenant la décision définitive , est conçue en ces termes.

LETTRE DU ROI à M. le Comte de Toulouse , du 27 Décembre 1727.

MON ONCLE , j'ai été informé que le filet de la dreige que j'ai toléré aux pêcheurs de l'Amirauté de la Rochelle , est improprement appelé de ce nom , que c'est une espece de la forme d'un ret simple & non tramaillé de 7 à 8 brasses de long tenu ouvert par une perche , que le haut de ce filet est garni de flottés de liege & le bas d'un grand cordage chargé au plus de trois quarterons de plomb par brasse , en sorte que dans l'opération de la pêche le bas du sac ne fait que rouler sur le fond , ce qui est bien différent du filet de la dreige , dont le ret tramaillé a souvent deux à trois cens brasses de long , & dont le bas garni d'une ligne très-fine & chargée ordinairement d'un livre & demie à deux livres de plomb par brasse , entre dans la superficie du sable qu'il

gratte & laboure , de maniere qu'il amene tout ce qu'il trouve dans son passage ; j'ai été informé aussi que les pêcheurs de cette Amirauté ne peuvent prendre avec ce filet que du poisson plat , & qu'ils ne connoissent point l'usage des rets sédentaires à la mer ni de la pêche à l'hameçon , quoiqu'ils pourroient s'en servir avec fruit , & que ces différentes sortes de filets pourroient suppléer à celui qu'ils appellent improprement dreige aujourd'hui , je veux bien néanmoins leur en tolérer l'usage , aussi-bien qu'aux pêcheurs de l'Amirauté de Marennes , qui se servoient du même filet avant les défenses portées par ma Déclaration du vingt-trois Avril mil sept cent vingt-six & qui se trouvent dans le même cas ; & je vous fais cette Lettre pour vous dire que

mon intention est que les pêcheurs des Amirautés de la Rochelle & de Marennes puissent continuer de faire pratiquer pendant toute l'année, la pêche avec le filet qu'ils nomment dreige, à condition que ledit filet ne sera que de sept à huit brasses de long, que les mailles auront dix-huit lignes au moins en quarré, qu'il sera fait en forme de sac dont le fond ne pourra être en pointe, qu'il sera tenu ouvert par une perche, que le haut dudit filet sera garni de flottés de liege &

le bas d'un gros cordage chargé au plus de trois quarterons de plomb par brasse, & que la pêche avec ce filet ne pourra être pratiquée qu'à une lieue au large des côtes. Et la présente n'étant à autre fin, je prie Dieu qu'il vous ait, MON ONCLE, en sa sainte & digne garde. Ecrit à Versailles le vingt-sept Décembre mil sept cent vingt-sept. Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

La nature du filet dont s'étoient toujours servis les pêcheurs de la Rochelle & de Marennes, ainsi reconnue, & son usage autorisé, la pratique en fut établie sur plusieurs autres côtes du ponant, à la place de la dreige demeurée proscrire sans retour; & cette pratique devint si commune, qu'elle fut enfin approuvée par tout le Royaume, par la Déclaration donnée à Marly, le 20 Décembre 1729; toutefois avec quelques changemens, & à condition que ce filet ne porteroit que le nom de *ret traversier* ou *chalut*, pour empêcher les abus qui pourroient résulter, s'il continuoit d'être appelé *dreige* ou *drague*, *cauche* ou *chauffe*.

Cependant un grand nombre de pêcheurs ayant prévariqué ensuite dans l'usage de ce filet, le Roi se crut obligé de défendre à tous pêcheurs de s'en servir, jusqu'à ce qu'il en eût été autrement ordonné. Son Ordonnance à ce sujet est du 16 Avril 1744; mais comme l'interdiction qu'elle prononçoit n'étoit que provisionnelle, en attendant un nouveau Règlement pour réformer les abus glissés dans la pratique de ce filet, elle fut levée par autre Ordonnance du 31 Octobre de la même année 1744, & l'usage du filet nommé *chalut* ou *ret traversier* fut rétabli (sans que cela ait changé depuis) par cette dernière Ordonnance, aux conditions y exprimées; dont une des plus remarquables est, qu'il n'est permis de s'en servir que depuis le premier Septembre jusqu'au dernier Avril de chaque année, la pratique en demeurant défendue depuis le premier Mai jusqu'au dernier Août, à cause que c'est le temps où le frai du poisson est retenu près des côtes.

On a supposé en cela que ce filet étoit de nature à enlever ou écraser le frai du poisson. Cependant le frai du poisson est naturellement déposé assez près de la côte; & la pêche avec ce filet n'étant permise qu'à la distance d'une lieue au moins des côtes, on ne voit pas le tort qu'il pourroit faire au frai du poisson, encore moins dans les parages où l'on ne sauroit guère s'en servir qu'à plus de deux lieues de la côte, tels que sont communément ceux de l'Aunis. Il a été observé d'ailleurs dans tous les temps, que ce n'étoient pas les pêcheurs en mer avec traversiers, qui détruisoient le frai du poisson, même le poisson du premier âge; mais les pêcheurs sur les grèves avec des rets sédentaires, ou avec des seines & avenaux, & sur-tout les possesseurs des écluses & bouchots.

Auront les mailles, &c. Il n'est plus question de ces mailles, puisque le filet de la dreige est absolument proscriit. La maille du *chalut* ou *traversier* qui y a été substitué, doit être de dix-huit lignes, suivant tous les Réglemens faits à ce sujet.

Et les trameaux ou hameaux, &c. Ceux de la dreige sont pros crits avec elle par l'article 21 de la Déclaration du Roi du 23 Avril 1726. Pour les trameaux sédentaires, voyez l'article 4, titre 9 de celle du 18 Mars 1727. On trouvera la première de ces deux pièces, & toutes les autres concernant les filets de pêche, à la suite de cet article ; & la seconde, avec les autres concernant les parcs & pêcheries, sur le titre suivant.

DECLARATION DU ROI,

Pour le rétablissement de la Pêche du poisson de mer ; & qui interdit à cet effet toutes les especes de Dreige & autres filets trainans , excepté pour la pêche de l'Huître ; & supprime l'usage des bateaux sans quilles , mâts , voiles ni gouvernail , pour faire la pêche en mer , le long des côtes & aux embouchures des rivières.

Donnée à Versailles le 23 Avril 1726.

Registrée en Parlement.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE: A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, SALUT. L'attention que nous avons à procurer l'abondance dans notre Royaume, nous a déterminé à faire rechercher d'où provient la disette du poisson de mer, il a été reconnu qu'elle ne peut être attribuée qu'à la pratique de la pêche avec le filet nommé dreige ou drague, lequel traînant sur les fonds avec rapidité, gratte & laboure tous ceux sur lesquels il passe, de manière qu'il déracine & enlève les herbes qui servent d'abri & de réduit aux poissons, rompt les lits de leur frai, fait périr ceux du premier âge: fait fouir tous ceux qu'il n'arrête point, ou les éloigne si considérablement, que les pêcheurs sont obligés de les aller chercher au large, où la pêche se fait avec de plus gros risques & à plus grands frais: il n'est pas possible d'espérer de trouver les côtes & la mer qui les avoisine, poissonneuse, tant que la pêche sera faite avec un pareil filet & avec les filets trainans dont les pêcheurs se servent. Le mauvais usage de la pêche avec la dreige a été reconnu depuis très longtemps, aussi bien que celui des rets trainans; ils furent défendus par Edit du mois de Mars 1584, à peine de punition corporelle, & il n'y avoit alors que deux seuls bateaux tolérés pour faire la pêche avec la dreige, pour nos bouche & maison. Les représentations des intéressés aux pêches, plus touché de leur intérêt particulier, que de l'avantage du bien public, firent changer

de si sages dispositions; il est à présumer que ces intéressés exposèrent indifféremment la manière dont se fait la pêche avec la dreige, de ce qu'elle étoit effectivement, puisque, quoiqu'elle se fasse avec un ret traînant, elle fut permise par l'Ordonnance du mois d'Août 1681, pendant que cette même Ordonnance défend la pêche avec toutes sortes de rets trainans, à peine de punition corporelle. Il y eut d'abord un grand nombre de bateaux qui furent employés à faire la pêche avec la dreige, la quantité du poisson diminua considérablement, & les pêcheurs dreigeurs furent obligés d'eux-mêmes de se réduire à un moindre nombre de bateaux, connoissant, mais trop tard, que s'ils continuoient ils détruiraient absolument le fond de la pêche. L'usage des petits bateaux plats, sans quilles, mâts, voiles, ni gouvernail, n'est pas moins pernicieux à la multiplication des poissons & à l'empoisonnement des côtes, que la pratique de la dreige, parce que les pêcheurs riverains se servent de ces sortes de petits bateaux qu'ils appellent picots ou picoteurs, pour aller traîner aux bords des sables, le long des greves & aux embouchures des rivières, des seïnes, traînes, collerets, dranets & autres semblables especes de rets défendus par l'Ordonnance du mois d'Août 1681, ce qui détruit absolument le frai du poisson: ces pêcheurs courent aussi de grands risques dans ces petits bateaux, & ils périssent au moindre vent qui les y surprend, quand ils se trouvent un peu éloignés de la côte. Toutes ces raisons nous ont

déterminé à défendre la pêche avec la dreige, en nous réservant néanmoins la faculté de laisser subsister quelques bateaux pour faire cette pêche pour le service de nos tables, dans des temps & dans des lieux où elle ne peut faire aucun tort au frai du poisson, ni aux poissons du premier âge, le nombre desquels bateaux sera diminué ainsi qu'il sera réglé par ces présentes, en sorte qu'ils seront tous supprimés après le carême de l'année 1734 expiré. Nous avons résolu aussi d'interdire l'usage de ces petits bateaux connus sous le nom de picots ou de picoteurs, & de renouveler, sous des peines plus sévères, les défenses faites par les Ordonnances de 1681, de se servir de rets trainans, de quelque espece & sous quelque nom que ce puisse être; nous estimons ces dispositions nécessaires pour empêcher les pêches abusives & contraires aux Ordonnances. A CES CAUSES & autres à ce nous mouvans, de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces présentes signées de notre main, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plait ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Défendons à toutes personnes de quelque qualité & condition qu'elles puissent être, de faire faire la pêche du poisson avec rets, filets ou trameaux nommés dreige ou drague, à peine de confiscation des bateaux, rets, filets & poissons, & de cent livres d'amende contre le maître, & icelui déclaré déchu de sa qualité de maître, sans pouvoir en faire aucunes fonctions à l'avenir, ni même d'être reçu pilote, pilote lamineur ou locman; & en cas de récidive, de trois ans de galeres.

II. Nous accorderons au pourvoyeur de nos bouche & maison, des permissions qui seront expédiées par le Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, pour faire la pêche avec la dreige à deux bateaux du port de trente tonneaux & au-dessous, qui seront armés & équipés au port de Dieppe, situé dans le pays de Caux, pendant la présente année & les suivantes, jusques & compris l'année 1732, lesquels ne pourront cependant faire ladite pêche que depuis le premier Octobre, jusques & compris le quinze Mai de chacune desdites années.

III. Il sera en outre donné audit pourvoyeur de pareilles permissions pour faire faire la pêche avec la dreige, à quatre autres bateaux du même lieu & du même port, pendant les carêmes des années 1727, 1728, 1729 & 1730, passé lequel temps, il ne lui en sera accordé que pour deux

bateaux, pendant les carêmes de 1731, 1732, 1733 & 1734 seulement, sans que pour les années suivantes il puisse en être donné, pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce soit; & en conséquence défendons audit pourvoyeur, ses commis & préposés, après le carême de l'année 1734 expiré, de faire pratiquer la pêche avec la dreige, à peine de trois mille livres d'amende.

IV. Défendons aux Officiers des Classes, à peine d'interdiction, d'expédier aucun rôle pour faire la pêche avec la dreige, qu'au préalable le maître ne lui représente la permission qu'il en aura obtenue de Nous, dont il remettra copie au bureau des Classes, laquelle sera certifiée du maître qui en sera porteur.

V. Défendons sous pareille peine d'interdiction, aux Officiers de l'Amirauté de délivrer aucun congé pour aller faire la pêche avec la dreige, qu'après que le maître aura fait enregistrer à leur greffe la permission qu'il aura obtenue de Nous pour faire ladite pêche, & qu'il n'ait remis audit greffe le rôle de son équipage.

VI. Les expéditions, tant du Bureau des Classes que de l'Amirauté, nécessaires aux bateaux qui auront permission de faire la pêche avec la dreige pendant le carême, seront délivrées aux maîtres desdits bateaux huit jours avant le Mercredi des Cendres de chacune année.

VII. Les rets de la dreige dont se serviront les pêcheurs porteurs de nos permissions, auront les mailles de la toile, nape, flue ou ret du milieu de leur dreige, d'un pouce neuf lignes en quarré; les trameaux ou hameaux qui sont attachés des deux côtés, auront les leurs de neuf pouces en quarré; & le tramail monté sera chargé d'une livre & demie de plomb au plus par brasse, à peine, en cas de contravention, de confiscation des rets, filets, poissons & du bateau dans lequel ils se trouveront, de cent livres d'amende contre le maître, & d'être déchu de sa qualité de maître, sans jamais pouvoir en faire aucune fonction, ni pouvoir être reçu pilote, pilote lamineur ou locman.

VIII. Pourront néanmoins lesdits pêcheurs porteurs de nos permissions, se servir pendant le carême d'une toile, nape ou flue ayant les mailles de dix-sept lignes en quarré, avec des hameaux de neuf pouces en quarré, & qui ne pourront de même être chargés que d'une livre & demie de plomb au plus par brasse, sous les peines portées par l'article précédent.

IX. Il y aura au greffe de l'Amirauté de Dieppe, un coin marqué d'un côté de nos Armes, & autour pour légende *Pêche avec la dreige*, & de l'autre côté les Armes de l'Amiral, & pour légende

Légende ; *Amirauté de Dieppe* ; & toutes les pieces de tramail qui formeront la dreige, seront marquées d'un plomb frappé dudit coin aux deux bouts , & le plomb fera rabattu sur la corde , & recouvert d'une légère rôture pour le conserver.

X. Les filets de la dreige ainsi marqués, seront renfermés dans un magasin appartenant au pourvoyeur de nos bouche & maison , lequel magasin sera fermé à deux serrures, dont une des clefs restera entre les mains des Officiers de l'Amirauté , & l'autre en celles du pourvoyeur , ses commis ou préposés ; & lesdits filets ne pourront être délivrés aux maîtres qui feront la pêche avec la dreige pour ledit pourvoyeur, que sur le reçu desdits maîtres pêcheurs & des commis ou préposés du pourvoyeur.

XI. Il sera délivré le 15 Septembre de chaque année , pour les deux bateaux qui auront permission de pêcher depuis le premier Octobre jusqu'au 15 Mai de l'année suivante , à chacun une tésure ou tiffure de dreige , laquelle sera remise dans les magasins avant la fin dudit mois de Mai , à peine de cent livres d'amende, payable par moitié par les commis ou préposés du pourvoyeur , & par le maître.

XII. Les filets de dreige qui serviront aux bateaux qui feront la pêche pendant le carême, seront délivrés quinze jours avant le Mercredi des Cendres , & rapportés au magasin quinze jours aussi après le Samedi-Saint, sous les peines portées par l'article précédent.

XIII. Les traux de la dreige qui deviendront hors de service pendant la durée de la pêche, seront rapportés par le maître au magasin , & il lui en sera délivré de nouveaux qui seront marqués comme il est ordonné par l'art. IX des présentes , après vérification faite par les Officiers de l'Amirauté , de la marque du plomb des anciens traux.

XIV. Défendons aux pêcheurs qui feront la pêche avec la dreige en vertu de nos permissions de traîner filets ou traux à quatre lieues près des côtes & des bancs de sable qui les bordent , à peine de confiscation du bateau , des filets & du poisson , de cent livres d'amende, contre le maître , pour la première fois , & en cas de récidive , outre les cent livres d'amende, d'être déchû de sa qualité de maître , sans pouvoir jamais en faire aucune fonction, ni être reçu pilote, ni pilote lamaneur ou locman.

XV. Enjoignons à notre Procureur au Siege de l'Amirauté de Dieppe , de se transporter de temps en temps à bord des bateaux dreigeurs porteurs de nos permissions , pour vérifier la marque de leurs filets , & si le poids du plomb

& la grandeur des mailles sont conformes aux articles VII & VIII des présentes.

XVI. Enjoignons pareillement à nos autres Procureurs dans les Sieges d'Amirauté où il relâchera des bateaux dont les maîtres seront porteurs de nos permissions pour faire la pêche avec la dreige , de se transporter aussi à bord desdits bateaux , pour se faire représenter notre permission de faire ladite pêche , le rôle d'équipage & le congé donné en conséquence, & y faire la vérification ordonnée par l'art. précédent.

XVII. Ordonnons à tous capitaines , maîtres & patrons qui auront vu pratiquer la pêche avec la dreige, d'en faire mention dans leur rapport aux Officiers de l'Amirauté , en marquant le partage & le signallement du bateau pêcheur.

XVIII. Ordonnons aussi à tous pêcheurs faisant la pêche du poisson frais , de faire leurs déclarations aux Officiers de l'Amirauté , des bateaux dreigeurs porteurs de nos permissions qu'ils pourront trouver faire la pêche avec la dreige dans les quatre lieues du bord des côtes , & des autres bateaux qu'ils pourroient avoir vu pratiquer la même pêche sans être porteurs de nos permissions, laquelle déclaration sera reçue sans frais ; & tant sur icelle que sur celles des capitaines , maîtres & patrons , seront les délinquans poursuivis à la requête & diligence de nos Procureurs dans les Sieges de l'Amirauté.

XIX. Faisons défenses à toutes personnes de traîner à la mer , le long des côtes & aux embouchures des rivières , des seines , collerets , traines , danets , draignaux , dravenets & autres semblables filets & instrumens trainans , sous les peines portées par l'article premier des présentes.

XX. Défendons , sous les mêmes peines , aux pêcheurs qui se servent de rets nommés picots , de traîner leurs filets à la mer pour faire la pêche , ni de se servir pour battre l'eau , piquer & brouiller les fonds , de perches ferrées & pointues , de cablières , pierres , boulets , chaînes de fer & tous autres instrumens.

XXI. Faisons aussi défenses à tous pêcheurs & autres , sous les mêmes peines , de se servir de muletieres & de traux dérivans à la marée , tant avec bateau que sans bateau , en quelque temps & sous quelque prétexte que ce puisse être ; comme aussi de faire la pêche de la petite traîne , dreige ou drague , nommée cauche ou chauffe , & celle de la dreige ou drague armée & montée de fer.

XXII. Les pêcheurs & tous autres de quelque qualité & condition qu'ils soient , qui auront des traux pour la dreige , des muletieres , des traux dérivans , des chauffes ou cauches , des sacs servant à la dreige ou drague armée de

fer, des seines, collerets, corets, traînes, dragnets, draignaux, dravenets, & toutes autres especes de rets, filets, engins & instrumens trainans, connus sous quelque dénomination que ce puisse être, seront tenus de les démonter, & de les employer à d'autres usages, dans le terme d'un mois du jour de l'enregistrement des présentes au Siege de l'Amirauté de leur ressort, à peine, après ledit temps passé, de cent livres d'amende & de confiscation desdits rets, filets & instrumens, que nous ordonnons être brûlés publiquement, & les armures de fer confisquées & brisées.

XXIII. Défendons en conséquence aux marchands fabricateurs de rets, intéressés aux pêches, maîtres & compagnons pêcheurs, & à toutes sortes de personnes de quelque qualité & condition qu'elles puissent être, de faire ou fabriquer, vendre ou garder chez eux aucuns traux de dreige, traux & muletiers dérivans, chausses ou cauches, sacs servant à la dreige ou drague armée de fer, & toutes autres especes de rets, engins & instrumens défendus par l'article précédent, à peine de confiscation d'iceux & de trois cens livres d'amende, le tiers applicable au dénonciateur.

XXIV. Enjoignons aux Officiers de l'Amirauté, chacun dans leur ressort, de faire un mois après l'enregistrement des présentes, une exacte perquisition des traux de dreige, des muletiers dérivans, des sacs, cauches ou chausses, pour la dreige armée de fer, des seines, collerets, traînes, dragnets, draignaux & dravenets, de toutes autres especes de rets, engins & instrumens défendus par nos Ordonnances & par ces présentes, qui pourroient se trouver, tant dans les maisons des pêcheurs que des autres riverains de la mer, privilégiés & non privilégiés, qui pourront être soupçonnés d'avoir des filets défendus; & de continuer la même recherche de trois mois en trois mois, à peine d'interdiction de leurs charges; & d'en dresser des procès-verbaux, qu'ils nous enverront quinzaine après la confection d'iceux.

XXV. Ordonnons aux Officiers des Classes, lorsqu'ils feront leurs revues dans les paroisses de leurs quartiers, de faire en même temps la visite des rets, filets, engins & instrumens des pêcheurs; & s'ils en trouvent d'abusifs & défendus par les Ordon. & par ces présentes, d'en donner avis à notre Procureur au Siege de l'Amirauté du ressort, pour poursuivre les délinquans.

XXVI. Faisons défenses à tous pêcheurs qui font la pêche à la mer, le long des côtes, & aux embouchures des rivières, de se servir de bateaux sans quilles, mâts, voiles ni gouvernail,

à peine de confiscation desdits bateaux, des filets & poissons qui s'y trouveront, de cent livres d'amende contre le maître, & d'être déchu de sa qualité de maître, sans pouvoir jamais en faire aucunes fonctions à l'avenir, ni être reçu pilote, pilote lamineur ou locman; en conséquence défendons la construction des bateaux plats, connus sous le nom de picots ou picoteurs, & autres semblables, à peine de confiscation desdits bateaux, de cent liv. d'amende contre le charpentier constructeur, & d'être déchu pour toujours de sa maîtrise. Accordons néanmoins aux pêcheurs le terme de trois mois, du jour de la publication des présentes, pour se pourvoir de bateaux ayant quilles & portant mâts, voiles & gouvernail; & voulons qu'après ledit temps, tous les bateaux plats nommés picots ou picoteurs, & autres semblables, soient confisqués & dépecés, & les propriétaires d'iceux condamnés à cent livres d'amende.

XXVII. Enjoignons à nos Procureurs dans les Amirautés, de donner avis aux Officiers des Classes, des maîtres qui pour contravention aux présentes seront déclarés déchus de leur qualité de maîtres; & sur ledit avis voulons que lesdits Officiers des Classes les rayent du registre des maîtres, les portent sur celui des matelots, & les commandent en cette qualité pour servir sur nos vaisseaux.

XXVIII. Faisons défenses aux pêcheurs & à tous autres, sous les peines portées par le premier article des présentes, de pêcher ni faire pêcher avec quelque sorte de filets, instrumens & engins que ce soit, ni de quelque manière que ce puisse être, aucun frai de poisson connu sous les noms de blanchemelie, menusse, faumonelle, guildre, manne, semence, & sous quelque autre nom & dénomination que ce puisse être, d'en saler, ni d'en vendre, sous quelque prétexte & pour quelque usage que ce soit.

XXIX. Défendons à tous marchands chasse-marées, marayeurs, poissonniers, vendeurs & regratiers de poisson, d'acheter ni d'exposer en vente aucun frai de poisson, à peine de cinquante livres d'amende.

XXX. Faisons défenses aussi à toutes sortes de personnes de quelque qualité & condition qu'elles puissent être, d'enlever ou faire enlever du frai de poisson, soit pour nourrir les porcs, volailles, & autres animaux, fumer & engraisser les terres & le pied des arbres, & pour tout autre usage que ce puisse être, à peine de confiscation des chevaux & harnois, de 500 liv. d'amende pour la première fois, & de punition corporelle en cas de récidive.

XXXI. Déclarons comprendre sous le nom

de frai de poisson, tous les petits poissons nouvellement éclos, & qui n'auront pas trois pouces de longueur au moins entre l'œil & la queue.

XXXII. Permettons néanmoins aux pêcheurs & à tous autres de défouir des sables qui restent à sec de basse mer, les poissons qui s'enfablent, pour servir d'appât à leurs pêches, tels que sont les éguilles, équilles, lançons & autres poissons de semblable espèce, tels qu'ils puissent être.

XXXIII. Défendons à toutes personnes de quelque qualité & condition que ce soit, de jeter dans les eaux de la mer le long des côtes, & aux embouchures des rivières, dans les mares & les étangs salés, aucunes chaux, noix vomique, noix de cypres, coques de levant, momie, musc & autres drogues pour servir d'appât & empoisonner le poisson, à peine de trois cens livres d'amende pour la première fois, & de mille livres en cas de récidive.

XXXIV. Les contraventions aux articles ci-devant des présentes, seront poursuivies à la requête de nos Procureurs dans les Amirautes; & les sentences qui en interviendront contre les délinquans, seront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui, jusqu'à concurrence de trois cens livres, sans qu'il puisse être accordé de défenses, même lorsque l'amende sera plus forte, que jusqu'à concurrence de ce qui excédera ladite somme de trois cens livres.

XXXV. Ceux qui appelleront desdites sentences, seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui; sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, ladite sentence sortira son plein & entier effet, & l'amende sera distribuée conformément à ladite sentence, & le dépositaire d'icelle bien & valablement déchargé.

XXXVI. La pêche de l'huître continuera d'être faite avec la dreige armée de fer, de la même manière & ainsi qu'il s'est pratiqué jusqu'à présent.

XXXVII. Le poisson qui proviendra de la pêche des bateaux dreigeurs pour lesquels nous aurons accordé des permissions, & qui ne sera pas jugé par le commis de notre pourvoyeur être de la mesure & qualité requise pour l'approvisionnement de nos tables, sera vendu publiquement à l'encan suivant l'usage local, & ainsi qu'il se pratique pour la vente du poisson des autres pêches.

XXXVIII. Défendons au pourvoyeur de nos bouche & maison, & à ses commis & préposés, de faire commerce de poisson ni de chasser marée pour leur compte, directement ni indirectement, sous des noms supposés, ni par quelqu'autres personnes que ce puisse être, à peine de confiscation de la marée, harnois & chevaux, & de trois mille livres d'amende pour la première fois, & de six mille livres en cas de récidive, le tiers applicable au dénonciateur, & d'être en outre le commis destitué de son emploi, & de pareilles amendes contre ceux qui auront prêté leurs noms.

XXXIX. Les contraventions aux deux précédens articles seront jugées par les Juges auxquels la connoissance en appartient.

XL. Sera au surplus l'Ordonnance du mois d'Août 1681, concernant la pêche, exécutée selon sa forme & teneur en ce qui n'y est dérogré par ces présentes.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les Gens tenans nos Cours de Parlement, que ces présentes ils fassent lire, publier & registrer, & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits & Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens, Clameur de Haro, Charte Normande & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogré & dérogeons par cesdites présentes. Voulons qu'aux copies d'icelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers Secretaires, foi soit ajoutée comme à l'original. Car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Donnée à Versailles le vingt-troisième jour d'Avril, l'an de grace mil sept cent vingt-six, & de notre regne le onzième. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, PHELYPEAUX. Et scellé du grand sceau de cire jaune.

Registré, oui & ce requérant le Procureur Général du Roi, pour être exécutée selon sa forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Bailliages, Sénéchaussées & Amirautes du ressort, pour y être lues, publiées & registrées: Enjoint aux Substituts du Procureur - Général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le dix-huit Mai mil sept cent vingt-six.

Signé, YSABEAU.



DÉCLARATION DU ROI,

Qui permet l'usage d'un filet nommé Ret Traversier & Chalut , pour faire la pêche du poisson à la mer.

Donnée à Marly le 20 Décembre 1729.

REGISTREE EN PARLEMENT.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE : A tous ceux qui ces présentes lettres verront, SALUT. Nous aurions été informé qu'en interdisant par notre Déclaration du 23 Avril 1726, la pêche avec la *dreige* ou *drague*, *cauche* ou *chausse*, nous aurions défendu l'usage d'un filet tramaillé & traînant, qui brouilloit & labouroit les fonds sur lesquels il passoit ; mais que cependant cette défense a été causée que les pêcheurs de différents endroits de notre Royaume se sont trouvés privés de l'usage d'un autre filet qui porte le même nom, & qui s'appelle aussi *ret traversier* & *chalut*, lequel ne faisant que rouler sur le sable, ne peut faire aucun tort au frai du poisson ni au poisson du premier âge, nous avons par ces raisons toléré depuis deux ans dans le ressort des Amirautés de Marennes, la Rochelle, Sables d'Olonne, Nantes, Vannes & Quimper, la pratique de ce dernier filet, dont il n'est résulté aucun préjudice pour la pêche ; ce qui nous détermine à permettre à tous les pêcheurs de notre Royaume, d'en faire usage sous les noms seulement de *ret traversier* & *chalut*, pour empêcher les abus qui pourroient résulter, s'il continuoit d'être appelé *dreige* ou *drague*, *cauche* ou *chausse*. A ces causes & autres à ce nous mouvans, de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous en interprétant notre dite Déclaration du 23 Avril 1726, avons dit, déclaré & ordonné, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les pêcheurs & tous autres pourront faire usage du filet nommé *ret traversier* ou *chalut*, en se conformant par eux à la police contenue dans les articles suivans.

II. Ledit filet sera fait en forme de sac, dont le bout se terminera en quarré ou en pointe, & aura quatre à cinq brasses de large sur sept à

huit brasses de long, & les mailles d'icelui seront lacées de suite & de largeur de dix-huit lignes au moins en quarré dans toute sa longueur.

III. La moitié de l'ouverture dudit filet sera garnie de flottés de liege, & l'autre moitié d'un cordage d'un pouce au moins de diamètre, qui sera chargé de trois quarterons de plomb par brasse, ou de pareil poids en pierres enveloppées dans des sacs de toile ou dans des fasceaux de cuir.

IV. Il sera mis à chaque côté de l'ouverture dudit filet un échalon, genou ou genouiller de bois, qui ne sera chargé que du poids de vingt livres en pierres ; & il pourra être attaché sur lesdits échavons, genoux ou genouillers, une perche en forme d'arc, de quatre à cinq brasses de long, pour tenir ledit filet ouvert.

V. La pêche avec ledit filet pourra être pratiquée pendant toute l'année, à une lieue au large des côtes ; il ne pourra cependant en être fait usage dans les bayes & autres endroits où se fait la pêche des sardines, pendant la durée de ladite pêche, & vingt jours au moins avant qu'elle y soit commencée.

VI. Les dispositions contenues aux articles ci-dessus des présentes seront exécutées, à peine contre les contrevenans, de confiscation des filets & du poisson, & de cent livres d'amende contre le maître pour la première fois, & en cas de récidive de confiscation du bateau, filets & poisson, & de cent livres d'amende contre le maître, & icelui déclaré déchu de sa qualité de maître, sans pouvoir en faire aucunes fonctions à l'avenir, ni même d'être reçu pilote, pilote lamaneur ou locman.

VII. Les contraventions aux articles des présentes, seront poursuivies à la requête de nos Procureurs dans les Amirautés ; & les sentences qui interviendront contre les délinquans, seront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui, jusqu'à concurrence de trois cens livres, sans qu'il puisse être accordé de défenses,

même lorsque l'amende sera plus forte, que jusqu'à concurrence de ce qui excédera ladite somme de trois cens livres.

VIII. Ceux qui appelleront desdites sentences, seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui; sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, lesdites sentences sortiront leur plein & entier effet, & les amendes seront distribuées conformément auxdites sentences, & les depositaires d'icelles bien & valablement déchargés.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les Gens tenans nos Cours de Parlement, que ces présentes ils fassent lire, publier & registrer, & le contenu en icelles garder & observer suivant leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens, Clameur de Haro, Charte Normande, & autres choses à ce contraires, auxquelles nous avons dérogé & déro-

geons par cesdites présentes. Voulons qu'aux copies d'icelles, collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers Secretaires, foi soit ajoutée comme à l'original; car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donnée à Marly le vingtième jour de Décembre, l'an de grace mil sept cent vingt-neuf, & de notre regne le quinzième. Signé, LOUIS. Et plus bas, par le Roi, PHELYPEAUX. Et scellé du grand Sceau de cire jaune.

Registré, oui & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutée selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Amirautés du ressort, pour y être lues, publiées & registrées. Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi, d'y tenir la main & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement, le treize Février mil sept cent trente. Signé YSABEAU.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui défend à tous les Pêcheurs du poisson de mer, de pratiquer la pêche avec le filet nommé Ret Traversier ou Chalut, jusqu'à ce qu'il en ait été autrement ordonné par Sa Majesté.

Du 16 Avril 1744.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter sa Déclaration du 20 Décembre 1729, par laquelle, pour donner des marques de ses bontés en faveur des pêcheurs de différens endroits de son Royaume, Elle auroit permis l'usage d'un filet nommé chalut ou ret traversier, sur l'assurance qu'on lui avoit donnée que ce filet ne faisant que rouler sur les sables, ne pouvoit faire aucun tort au frai ni au poisson du premier âge; mais les plaintes réitérées qui lui ont été portées par les Officiers de différentes Amirautés, & par les pêcheurs zélés pour le rétablissement de la pêche, que ce filet racle & entre tellement dans les sables, qu'il prend une si grande quantité de frai & de poisson du premier âge, que les pêcheurs se servent de pelles de bois pour les jeter hors de leurs bateaux à la mer, les deux tiers étant écrasés & tués par la pesanteur de la barre du chalut: & Sa Majesté estimant nécessaire de prévenir un pareil

abus, en dérogeant aux Ordonnances qu'Elle a rendues pour remettre l'usage de ce filet pendant quelques saisons de l'année, & nommé-ment à ladite Déclaration du 20 Décembre 1729, Sa Majesté fait très-expresses inhibitions & défenses aux pêcheurs des endroits de son Royaume où ce filet est en usage, de se servir du filet nommé chalut ou ret traversier, à peine de confiscation des filets & du poisson, & de cent livres d'amende contre le maître pour la première fois; & en cas de récidive, de confiscation du bateau, filet & poisson, & de cent livres d'amende contre le maître, & icelui déclaré déchu de sa qualité de maître, sans pouvoir en faire à l'avenir aucunes fonctions, ni même être reçu pilote, pilote lamaneur ou locman. Veut Sa Majesté que les pêcheurs & tous autres pratiquant cette pêche sur les côtes, remettent dans la quinzaine du jour de la publication de la présente Ordonnance, chacun

au greffe du lieu de l'Amirauté de leur demeure, les filets nommés rets traversiers ou chaluts qui pourront leur appartenir, à peine de cinquante livres d'amende contre ceux chez qui il s'en trouvera passé ledit temps; pour lesdits filets rester au greffe jusqu'à ce qu'il en ait été autrement ordonné par Sa Majesté : laquelle mande

& ordonne à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera registree aux greffes des Amirautés, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le seize Avril mil sept cent quarante-quatre. Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui rétablit la pêche avec le filet nommé Chalut ou Ret Traversier, depuis le premier Septembre jusqu'au dernier Avril de chaque année.

Du 31 Octobre 1744.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant, par son Ordonnance du 16 Avril 1744, interdit l'usage du filet nommé *chalut* ou *ret traversier*, jusqu'à ce qu'il en ait été autrement ordonné; & ayant jugé nécessaire, sur les représentations qui lui ont été faites, de rétablir la pêche de ce filet, Elle a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Il sera désormais permis aux pêcheurs & à tous autres, de faire la pêche avec le filet nommé *chalut* ou *ret traversier*, en se conformant à la police prescrite dans les articles suivans.

II. Ledit filet sera fait en forme de sac, dont le bout se formera en quarré long émouffé, & aura sept à huit brasses de gueule ou d'ouverture, environ autant de profondeur, cinq à six brasses de long dans le fond; & les mailles d'icelui seront lacées de suite, & de la largeur de dix-huit lignes au moins en quarré dans toute sa longueur.

III. La moitié de l'ouverture dudit filet sera garnie de flottes de liege, & l'autre moitié par le bas sera garnie d'un cordage d'environ deux pouces de grosseur, qui sera chargé d'une livre de plomb par brasse, tout au plus, ou de pareil poids en pierres enveloppées dans des sacs de toile ou dans des fasceaux de cuir.

IV. Les deux coins du sac seront garnis d'un petit échalon de bois, dans lequel seront passés & amarrés la corde de la tente & le cablot du pied, qui forment l'ouverture du sac. On passera entre ces deux cordages une pierre, qui sera arrêtée entre l'échalon & les cordages: &

on amarrera sur les échavons, dans la partie où sont artachées les flottes de liege, une ou plusieurs perches, pour en faire une de trente à trente-cinq pieds de long, pour mieux contenir l'ouverture du filet.

V. La pêche avec ledit filet ne pourra être pratiquée qu'à une lieue au large des côtes, & avec bateaux de six tonneaux au moins, & ne pourra commencer que du premier Septembre jusqu'au dernier Avril de chaque année: elle sera interdite à tous pêcheurs & autres, depuis le premier Mai jusqu'au dernier Août, temps où le poisson dépose son frai.

VI. Les dispositions contenues aux articles ci-dessus, seront exécutées, à peine contre les contrevenans de confiscation des filets & du poisson, de vingt livres d'amende & de trois mois de prison pour la première fois; & en cas de récidive, de confiscation du bateau, filets & poisson, & de quarante livres d'amende contre le maître, & de six mois de prison, & icelui déchu de sa qualité de maître, sans pouvoir en faire à l'avenir aucunes fonctions, ni même être reçu pilote lamaneur ou locman.

VII. Les contraventions aux articles des présentes, seront poursuivies à la requête de nos Procureurs dans les Amirautés; & les sentences qui interviendront contre les délinquans, seront exécutées nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui.

VIII. Ceux qui appelleront desdites sentences, seront tenus de faire statuer sur leurdit appel, ou le mettre en état d'être jugé dans un an du jour & date d'icelui, sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, lesdites sentences

fortiront leur plein & entier effet, & les amendes seront distribuées conformément auxdites sentences, & les dépositaires d'icelles bien & valablement déchargés. Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la

présente Ordonnance, qui sera lue, publiée, affichée & enregistrée par-tout où besoin sera. Fait au camp devant Fribourg, le trente-un Octobre mil sept cent quarante-quatre.
Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

ARTICLE V.

Permettons toutefois de faire la pêche des vives avec des mailles de treize lignes en quarré, depuis le quinze Février jusqu'au quinze Avril seulement.

La pêche des vives se faisoit autrefois avec la dreige, & c'est pour cela qu'elle a été aussi appelée la pêche de la dreige, dans l'Arrêt du Conseil dont il va être parlé. Elle n'est guere pratiquée que sur les côtes où ce poisson est extrêmement abondant, & où par cette raison il s'en fait une pêche particulière.

Au reste, la disposition de cet article est toujours subsistante par rapport à la maille; du moins il ne paroît pas qu'elle ait éprouvé aucun changement à cet égard par les Réglemens postérieurs, excepté qu'il ne doit plus être fait usage du filet de la dreigé. Mais pour ce qui concerne le temps durant lequel cette pêche est permise, comme cette Ordonnance avoit en vue le temps du carême, & que le carême ne commence pas toujours au quinze Février pour finir au quinze Avril, par l'Arrêt du Conseil du 24 Mars 1687, rendu en interprétation de cet article, il a été ordonné qu'à l'avenir cette pêche commenceroit deux jours avant le premier du carême, & dureroit jusqu'au dernier jour d'icelui seulement; avec défenses à tous pêcheurs de la commencer plutôt, & de la continuer plus tard, à peine de confiscation des bateaux, chaloupes & équipages, de 100 liv. d'amende pour la première contravention, & de plus grande s'il y étoit.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

Du 24 Mars 1687.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

LE ROI étant informé que la permission de faire la pêche appelée dreige depuis le 15 Février jusqu'au 15 Avril seulement, accordée par son Ordonnance sur le fait de la Marine, du mois d'Août 1681, article V, titre des diverses especes de Rets ou filets, étoit diversément observée, à cause que le carême ne vient pas tous les ans au jour fixé par ladite Ordonnance; &

que sous ce prétexte ladite pêche commençoit en quelques lieux dès le premier Janvier, & continuoit jutuqu'à la fin d'Avril contre l'intention que Sa Majesté a eue de ne l'accorder que pendant le carême seulement. A quoi étant nécessaire de pourvoir: Sa Majesté étant en son Conseil, interprétant ledit article V de son Ordonnance du mois d'Août 1681, sur le fait de la

Marine, titre des diverses especes de rets ou filets, a ordonné & ordonne qu'à l'avenir la pêche appelée dreige, ou des vives, commencera deux jours avant le premier du carême, & durera jusqu'au dernier jour d'icelui seulement. Fait Sa Majesté défenses à tous pêcheurs & autres personnes qui s'intéressent dans ladite pêche dans tous les ports & côtes du Royaume, de la commencer plutôt, ni de la continuer après le dernier jour de carême, à peine de confiscation des bateaux, chaloupes & équipages, cent

livres d'amende pour la première contravention, & de plus grande peine s'il y échoit. Et sera au surplus ledit article de l'Ordonnance exécuté selon sa forme & teneur. Enjoint Sa Majesté aux Lieutenans & autres Officiers des Sieges de l'Amirauté, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, à peine d'en répondre en leurs propres & privés noms. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le vingt-quatrième jour de Mars mil six cens quatre-vingt sept. *Signé, COLBERT.*

ARTICLE VI.

LES pêcheurs qui voudront pêcher pendant la nuit, seront tenus de montrer trois différentes fois un feu, dans le temps qu'ils mettront leurs filets à la mer, à peine de cinquante livres d'amende & de réparation de toutes pertes & dommages qui en pourroient arriver.

PAR l'article 5, titre 31 de l'Ordonnance des Eaux & Forêts de 1669, la pêche de nuit est défendue en eau douce, excepté aux arches des ponts, aux moulins & aux gords où se tendent des dideaux. Il en est autrement de la pêche maritime, parce que les raisons ne sont pas les mêmes; mais, pour éviter les avaries de l'abordage, il est enjoint ici aux pêcheurs pendant la nuit, de montrer par trois différentes fois un feu, dans le temps qu'ils mettront leurs filets à la mer, à peine de cinquante livres d'amende, & de réparation de tout le dommage qui en pourroit arriver.

Il faut observer que ces feux ne doivent pas être allumés, si les filets sont placés dans des lieux périlleux; parce qu'alors ce seroient des feux trompeurs, qui exposeroient aux peines portées par l'art. 45 du titre des naufrages ci-dessus.

Pour les feux que doivent montrer les pêcheurs de harengs, V. les art. 2, 3, 5 & 6 du titre qui concerne cette pêche. Ils ne peuvent au reste en montrer d'autres sans nécessité, à peine de punition corporelle, aux termes de l'art. 7.

ARTICLE VII.

SI les filets d'un bateau dreigeur sont arrêtés & retenus par quelques ancres, rochers ou autres choses semblables, en sorte qu'il ne puisse dériver, l'équipage sera tenu, sous les mêmes peines, de montrer pendant la nuit un feu, tant que le bateau demeurera sur le lieu où ses filets seront attachés.

IL n'y a plus de bateau dreigeur, puisque la pêche avec la dreige est expressément défendue aujourd'hui; mais, comme le ret traversier ou chalut, a pris la place de ce filet, & que d'ailleurs cet article n'a parlé des filets d'un bateau

bateau dreigeur , que par maniere d'exemple ; il faut dire qu'il est applicable à tous filets de bâtimens , arrêtés & retenus par quelques ancres ou rochers ; & en conséquence que l'équipage du bâtiment est obligé de montrer un feu la nuit , pendant tout le temps que le bâtiment demeurera sur le lieu où les filets seront arrêtés ; & cela sous les peines portées par l'article précédent , qui sont 50 liv. d'amende , & la réparation de tout le dommage.

Un autre motif de l'Ordonnance , selon Lamare , *Traité de la Police* , tom. 3 , liv. 5 , tit. 25 , chap. 2 , fol. 35 , est que ce feu , annonçant le danger où se trouve le bateau pêcheur , avertira les autres pêcheurs d'aller à son secours.

Pour le même cas où se trouvera un pêcheur faisant la pêche du hareng , voyez l'art. 6 du titre concernant cette pêche.

ARTICLE VIII.

LES mailles des filets appelés picots , seront de pareille grandeur que celles de la dreige , & seront chargées d'un quarteron de plomb au plus par brasse ; défendons de se servir pour battre l'eau de perches ferrées ou pointues , à peine de dix livres d'amende.

LES filets appelés picots ne sont plus permis aujourd'hui , qu'autant qu'ils ne traîneront pas à la mer. Art. 20 de la Déclaration du 23 Avril 1726.

Le même article défend , comme celui-ci , de se servir pour battre l'eau , piquer & brouiller les fonds , de perches ferrées ou pointues ; & ajoute , ni de cablières , pierres , boulets , chaînes de fer , ou autres instrumens ; le tout sous les peines portées par l'article premier de ladite Déclaration , au lieu de l'amende de dix livres prononcée simplement par le présent article.

Ces défenses de battre l'eau , piquer & troubler les fonds , ont été réitérées par l'art. 3 , tit. 10 de la Déclaration du 18 Mars 1727 , sur peine de confiscation des filets & instrumens , & de 100 liv. d'amende pour la première fois ; de pareille confiscation , & de trois ans de galeres , en cas de récidive.

On appelle aussi *picots* & *picoteurs* , de petits bâtimens sans quille ni gouvernail. Il en est parlé dans le préambule de la Déclaration du 23 Avril 1726 , & l'usage en est absolument défendu par l'article 26 de ladite Déclaration. Il y a une exception pour l'Aunis au sujet du petit bateau nommé *acon* , comme on le verra sur le titre suivant.

Il est étonnant que le Commentateur , pour rendre raison de la défense de se servir de perches ferrées ou pointues pour battre l'eau , ait allégué » la crainte » que les pêcheurs ne pussent , avec ces instrumens , endommager leurs bateaux , par malheur ou autrement. «



A R T I C L E I X.

FAifons défenses aux pêcheurs qui arriveront à la mer , de se mettre & jeter leurs filets en lieu où ils puissent nuire à ceux qui se seront trouvés les premiers sur le lieu de la pêche , ou qui l'auront déjà commencée , à peine de tous dépens , dommages & intérêts , & de cinquante livres d'amende.

C'Est ici un Règlement de police plein de sagesse , & dont l'utilité se fait d'autant plus sentir , que de tous les gens de mer , les pêcheurs sont peut-être les plus impolis & les plus rogues.

Au reste , pour prévenir toute discussion à ce sujet , il a été réglé par la Déclaration du 18 Mars 1727 , savoir , par l'art. 3 , titre premier , concernant les hauts parcs , que ces pêcheries doivent être éloignées les unes des autres de six brasses au moins ; à l'égard des bas parcs , que la distance entre eux doit être de dix ou de vingt brasses , selon qu'ils seront placés , ou en ligne droite , ou au-dessus , ou au-dessous ; c'est la disposition de l'art. 6 du titre 2. Entre les ravoirs , il faut une espace de dix brasses , art. 4 du tit. 4 ; & entre les pêcheries avec guidaux , &c. quinze brasses d'intervalle , art. 5 du titre 5. Pour la distance que doivent observer les pêcheurs de harengs , voyez l'art. 2 du tit. 5 ci-après , concernant cette pêche.

A R T I C L E X.

FAifons encore défenses , sous pareilles peines , à tous pêcheurs qui se trouveront dans une flotte de pêcheurs , de quitter leur rumb ou rang pour se placer ailleurs , après que les pêcheurs de la flotte auront mis leurs filets à la mer.

CET autre Règlement de police également sage , n'a point varié non plus depuis notre Ordonnance. Pour ce qui regarde la police que doivent observer les pêcheurs de harengs , & ceux de morue sur le banc de Terre-neuve , voir les titres ci-après concernant ces deux sortes de pêche.

A R T I C L E X I.

Permettons de faire la pêche de la fardine avec des rets ayant des mailles de quatre lignes en quarré & au-dessus.

LA pêche de la fardine ne se fait avantageusement que durant un certain temps de l'année , c'est-à-dire , que depuis le mois de Mai jusqu'au mois d'Octobre.

Comme ce poisson est au-dessous de la moyenne espece , qu'il se rassemble de maniere qu'on en trouve des amas considérables , tantôt d'un côté , tantôt d'un autre , & que d'ailleurs d'autres poissons ne se mêlent guere avec celui-ci , c'est ce qui en a fait permettre la pêche avec des filets d'une aussi petite maille que celle qui est énoncée dans cet article.

Où cette pêche est la plus abondante , c'est sur la Méditerranée ; cependant elle est assez heureuse pour l'ordinaire dans l'Océan , sur les côtes de Bretagne & du Poitou. Et il faut bien que cela soit , puisque Lamare , dans son *Traité de la Police* , tom. 3 , liv. 5 , tit. 27 , chap. 2 , section premiere , fol. 49 , observe , qu'indépendamment de la prodigieuse consommation qui se fait des sardines fraîches , on en sale à Saint-Malo & ailleurs , en telle quantité , que la seule ville de Port-Louis peut en fournir jusqu'à quatre mille barriques , année commune , chaque barrique composée de neuf à dix milliers ; & Belle-Isle , mille à douze cens barriques.

Il n'a pas parlé de la ville des Sables-d'Olonne : elle le méritoit cependant à bon titre , si ses habitans exposèrent vrai à M. le Comte de Maurepas en 1744 , lorsque dans leurs plaintes contre les pêcheurs de la Rochelle , ils firent monter à 150000 liv. la perte que ces pêcheurs avoient causée à leur pêche des sardines.

A R T I C L E X I I.

FAisons défenses aux pêcheurs d'employer de la *résure* pour attirer la sardine , & à tous marchands d'en vendre , qu'elle n'ait été visitée & trouvée bonne , à peine de trois cens livres d'amende.

LA *résure* de mauvaise qualité ne peut qu'empoisonner la sardine ; c'est pourquoi il est expressément défendu par cet article aux pêcheurs de s'en servir ; & aux marchands d'en vendre , qu'elle n'ait été visitée & reconnue bonne , à peine de trois cens livres d'amende.

Il est également défendu , sous peine de pareille amende pour la premiere fois , & de 1000 liv. en cas de récidive , à toutes personnes indistinctement , de jeter dans la mer , le long des côtes & aux embouchures des rivières , dans les mares & les étangs salés , de la chaux , des noix vomiques , noix de cyprès , coques du Levant , momie , musc & autres drogues pour servir d'appât & empoisonner le poisson. Art. 39 de la Déclaration du 23 Avril 1726.

Les mêmes défenses pour la pêche en eau douce , avoient déjà été faites par l'art. 14 , tit. 31 de l'Ordonnance des Eaux & Forêts.

Quelle honte pour l'humanité , que l'avarice des hommes donne occasion de porter contr'eux de pareilles loix !



ARTICLE XIII.

Défendons de faire la pêche du gangui & du bregin , & celle du marqueſeque ou du nonnat , pendant les mois de Mars , Avril & Mai , à peine de conſiſcation des filets & bateaux , & de cinquante livres d'amende.

L'Explication que l'on trouve par-tout de ces mots *gangui* , *bregi* & *marqueſeque* , porte à croire qu'il y a erreur dans le texte de cet article , de la maniere qu'il eſt conçu , quoiqu'il ſoit le même dans toutes les éditions.

Je ne ſai ſi Lamare l'a réformé de ſon chef , ou ſur l'original , mais enfin il le rapporte différemment , & en termes mieux aſſortis , dans ſon Traité de la Police , tom. 3 , liv. 5 , tit. 26. , chap. 4 , fol. 40 : le voici.

» Défendons de faire la pêche avec le *gangui* ou le *bregin* , & le *marqueſeque* , ou de pêcher le *nonnat* , &c.

Au reſte , ſi cette pêche eſt défendue en Mars , Avril & Mai , c'eſt que le poiſſon fraie dans ce temps-là.

ARTICLE XIV.

Défendons auſſi , ſous les mêmes peines , de pêcher pendant les mêmes mois , avec *bouliers* , à deux cens braſſes près des embouchures des étangs & rivières.

Par la même raiſon que le poiſſon fraie ordinairement dans ces mêmes mois ; il n'eſt pas permis de le prendre dans ce temps-là , ni de pêcher de maniere que le frai du poiſſon puiſſe être enlevé ou détruit , ſoit par les *bouliers* dont il eſt ici parlé , ſoit par quelqu'autre eſpece de filet que ce puiſſe être. Art. 28 de la Déclaration du 23 Avril 1726.

Et comme lorsſque le poiſſon de mer fraie , & qu'il dépoſe ſon frai , même le poiſſon qui entre en rivière , ſe tient ordinairement aſſez près du rivage , ou vers l'embouchure des étangs & rivières ; c'eſt la raiſon pour laquelle il eſt défendu par cet article , pendant les mêmes mois , de pêcher à une diſtance moindre de deux cens braſſes des embouchures des étangs & rivières.

Au reſte , le *boulier* étant une eſpece de ſeine , & par-là un filet traînant , il ſe trouve aujourd'hui proſcrit à ce double titre , tant par les art. 19 , 20 & 22 de ladite Déclaration , que par l'art. 2 , tit. 10 de celle du 18 Mars 1727 ; à moins qu'il n'ait été réduit en forme de ret traversier ou chalut : & encore dans cette ſuppoſition , faudroit-il ſ'abſtenir d'en uſer depuis le premier Mai juſqu'au dernier Août ; & en tout autre temps , qu'à une lieue au moins de diſtance des côtes , comme il a été obſervé ſur l'art. 4 ci-deſſus.

A R T I C L E X V .

Faisons en outre défenses aux pêcheurs qui se servent d'engins appellés fichures, de prendre les poissons enfermés dans les baf-tudes ou autres filets tendus dans les étangs salés, à peine de puni-tion corporelle.

Ceci n'est qu'un exemple. Dès qu'il s'agit de filets tendus, soit dans les étangs salés, soit en mer, il n'est pas permis à aucun autre pêcheur d'y aller prendre le poisson, ni avec des fichures, ni avec d'autres engins. Ce seroit un vol; & c'est pour cela que notre article soumet les contrevenans à la punition corporelle.

Pour ce qui est des pêcheurs qui, arrivant les derniers, voudroient jeter leurs filets en lieu où ils pourroient nuire aux premiers; & de ceux qui se trouvant en flotte, voudroient quitter leur rumb, &c. voyez ci-dessus les articles 9 & 10.

A R T I C L E X V I .

IL y aura toujours au Greffe de chaque Siege d'Amirauté, un mo-dele des mailles de chaque espece de filets dont les pêcheurs de-meurans dans l'étendue de la Jurisdiction, se serviront pour faire leur pêche, tant en mer que sur les greves: enjoignons à nos Procureurs de tenir soigneusement la main à l'exécution du présent article, à peine de répondre des contraventions en leur nom.

LA disposition de cet article a été expressément renouvelée par l'article 5, titre 10 de la Déclaration du Roi du 18 Mars 1727.

Ce n'est pas que les pêcheurs ayant besoin de recourir à ces modeles déposés au Greffe de chaque Amirauté, pour régler la maille que leurs filets doivent avoir; ils sont parfaitement instruits sur ce point, aussi-bien que ceux qui fabriquent les rets & filets. Mais ces modeles servent à reconnoître dans l'instant si leurs filets sont de la maille requise ou non, lorsque les Officiers de l'Amirauté en font la visite, comme ils le doivent, ainsi qu'il sera observé ci-après.





TITRE III.

DES PARCS ET PECHERIES.



Ous le nom de parcs & pêcheries maritimes, on entend tout espace circonscrit sur les greves, dont quelqu'un s'est mis en possession, à dessein de s'y attribuer un droit de pêche exclusif, soit pour le temps actuel de la pêche, soit en vue d'un établissement perpétuel.

Dans le premier cas, la liberté de la pêche n'est gênée que pour le moment, sauf à tout autre à s'emparer du même espace à l'occasion; ce qui par conséquent, loin de nuire à la liberté de la pêche, concourt à l'entretenir; mais dans les parcs à demeure c'est autre chose. Quiconque s'en fait possesseur, affecte un droit de pêche à perpétuité sur ce terrain, à l'exclusion de tous autres. Rien n'est donc plus contraire à la liberté de la pêche; & delà il s'ensuit que ces pêcheries ne peuvent être tolérées, qu'autant que les possesseurs sont fondés en titres valables, ou en possession suffisante pour s'y faire maintenir.

Les titres, pour être valables, doivent porter l'empreinte de l'autorité royale, puisque le rivage & les greves de la mer appartenant au Roi, à raison de sa Souveraineté, nul n'a pu s'emparer d'autorité, que par usurpation. Il faut donc que celui qui s'attribue une certaine étendue du rivage ou des greves, prouve qu'il a droit d'en jouir, en représentant un titre de concession du Roi en bonne forme, ou du moins, aux termes de l'art. 9 ci-après, des aveux & dénombrements reçus en la Chambre des Comptes, avant l'année 1544, c'est-à-dire, antérieurs aux guerres civiles, durant lesquelles tant de titres originaux ont péri, qu'il a paru juste d'admettre pour titres suppléatifs des aveux & dénombrements reçus en bonne forme avant ce même temps. Cela ne peut néanmoins avoir aucune influence sur les droits régaliens, pour la conservation desquels les Seigneurs ne peuvent s'aider de pareils titres, comme incapables de suppléer au défaut de représentation des titres de concession, suivant qu'on l'a montré sur l'art. 26 du tit. des naufrages.

A l'égard du droit acquis par la longue possession, quoique le Domaine de la Couronne soit imprescriptible, le Roi a bien voulu, par l'article ci-après, conformément aux art. 84 & 85 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584, confirmer les possesseurs des parcs & pêcheries dans leur jouissance, moyennant toutefois qu'elle eût commencé avant la même année 1544. Mais autant cette

disposition toute gratuite en faveur de tels possesseurs doit-elle être respectée, autant convient-il de la resserrer dans ses justes bornes, pour ne pas faire prévaloir le droit équivoque des particuliers sur l'intérêt public, qui réclame continuellement la liberté de la pêche.

Les parcs les plus usités sur les greves de la mer sont de deux sortes. Les uns sont construits avec des pierres seulement. Ils doivent avoir la forme prescrite par l'article ci-après. On les appelle en Aunis *écluses*. Ils servent à la pêche du poisson, & en même temps à y élever des huîtres. Pour cet effet, on choisit de petites huîtres bien configurées que l'on trouve sur les greves de la mer, à peu de distance du rivage. Placées ensuite dans ces parcs ou écluses, au bout de deux à trois ans, ce sont des huîtres de bonne grandeur & épaisseur. Elles sont d'un goût exquis, qui ne le cede qu'aux huîtres vertes élevées dans des claires ou mares.

Les autres parcs, qui diffèrent des premiers, en ce que ne pouvant être pratiqués que sur un terrain vaseux, on ne les construit qu'avec des pieux entrelacés de clayonnage, s'appellent bouchots. Ils servent comme les écluses à la pêche du poisson; & leur usage particulier est consacré à élever des moules, comme celui des écluses est d'y élever des huîtres. Les moules de ces bouchots sont d'un autre goût, beaucoup plus douces, plus grasses & plus saines que celles qui sont pêchées sur les greves. L'avantage que trouvent les possesseurs de ces bouchots, c'est qu'en moins de dix-huit mois les petites moules qu'ils y ont déposées, fournissent une récolte abondante, qui se renouvelant chaque année, suffit, non seulement à la nourriture des gens du pays, mais encore à former des cargaisons entières de bâtimens pour les provinces voisines. Mais il arrive assez souvent que l'entretien de ces bouchots, tout autrement coûteux que celui des écluses, joint aux accidens qui font périr une bonne partie des moules certaines années, causent aux propriétaires de ces bouchots des pertes dont ils ont bien de la peine à se relever. Telle est la vicissitude & l'instabilité des choses de ce monde.

ARTICLE PREMIER.

Permettons de tendre sur les greves de la mer, & aux bayes & embouchures des rivières navigables, des filets appelés hauts & bas parcs, ravoirs, courtines & venets, de la qualité & en la manière prescrite par les articles suivans.

Les hauts & bas parcs dont il s'agit ici, n'ont rien de commun avec les écluses & bouchots dont il vient d'être parlé, & dont il sera encore question dans la suite; puisque ces hauts & bas parcs ne sont que des filets disposés avec des pieux plantés à cet effet dans les sables ou dans la vase, sur les greves de la mer, ou aux bayes & aux embouchures des rivières navigables.

Ces rets & filets, de la manière qu'ils sont disposés, ont vraisemblablement été nommés parcs, ou parce qu'on leur donne à peu près la forme d'un demi-cercle comme aux écluses & aux bouchots, ou parce qu'ils sont sédentaires,

c'est-à-dire , arrêtés par des pieux , sans avancer ni reculer , à la différence des filets tendus en pleine mer , ou plus avant dans la mer.

On distingue les hauts parcs des bas parcs , non seulement à la différence de la maille de leurs filets , mais encore en ce que ces filets des premiers sont attachés à des perches qui peuvent avoir quinze pieds de hauteur hors des sables , au lieu que les pieux , piquets ou piochons des autres ne doivent pas excéder la hauteur de quatre pieds , aussi hors des sables. Article 2 , titre premier , & art. 2 , tit. 2 de la Déclaration du 18 Mars 1727.

Du reste , la maniere d'en user est prescrite , tant par les deux articles suivans , que par la même Déclaration.

ARTICLE II.

Les mailles des bas parcs , ravoirs , courtines & venets auront deux pouces en quarré ; & ils seront attachés à des pieux plantés à cet effet dans les sables , sur lesquels le ret sera tendu , sans qu'il y puisse être enfoui.

L'article premier , titre 2 de ladite Déclaration est conforme à celui-ci , pour ce qui regarde les bas parcs , les courtines & les venets. Il est suivi de huit autres articles qui reglent la forme & l'étendue de ces parcs , la distance qu'il doit y avoir de l'une à l'autre , la maniere d'en user , & les peines des contraventions qui seront commises à cet égard.

En ce qui concerne les *ravoirs* , l'usage en est réglé par un titre particulier , qui est le quatrième composé de cinq articles.

Les mailles de tous ces filets sédentaires doivent avoir deux pouces en quarré , afin qu'il ne s'y prenne que des poissons d'une bonne grosseur , & que les autres puissent s'échapper. C'est aussi la raison pour laquelle il est expressément défendu d'enfouir ces filets dans le sable ou dans la vase ; parce que sans cela , comme la mer en se retirant emmene toujours avec elle du fart ou gouesmon , ou autres matieres d'encombrement , il s'en formeroit au bas du filet , une espece de cordon ou petite digue , qui retiendroit le petit poisson & l'empêcheroit de s'échapper.

ARTICLE III.

Les mailles de hauts parcs auront un pouce ou neuf lignes au moins en quarré ; & ils seront tendus en telle sorte que le bas du filet ne touche point aux sables , & qu'il en soit éloigné de trois pouces au moins.

Telle est aussi la disposition de l'article premier , titre premier de la Déclaration du 18 Mars 1727 ; mais le même titre contient plusieurs autres articles , dont

dont ceux qui pratiquent cette manière de pêcher, doivent être instruits pour s'y conformer. Cette Déclaration sera rapportée ci-après dans son entier.

On est d'abord étonné de ce qu'il suffit que la maille des filets, appelés hauts parcs soit d'un pouce, même de neuf lignes, tandis que celles des bas parcs, doit être de deux pouces en quarré; mais l'art. 7 de ladite Déclaration donne pour raison de différence, que dans les hauts parcs, il ne s'y peut prendre que des poissons passagers à la côte, tels que sont les harengs, celans, sardines, &c. Or les filets d'une plus grande maille n'arrêteroient pas les poissons de cette espèce, & ce seroit un secours dont on se trouveroit privé.

D'un autre côté, s'il est permis de tenir des filets à une maille fort au-dessous de celles des bas parcs, c'est à condition, non seulement que le bas du filet ne touche pas le sable ou la vase, mais encore qu'il en soit éloigné de trois pouces au moins, afin que le petit poisson puisse passer aisément dessous & s'échapper.

Par-là il y a une sorte de comparaison. En effet, si par rapport aux filets des bas parcs, il est simplement défendu de les enfouir dans le sable, sans ajouter qu'ils seront tenus à trois pouces de distance du fond, ce qui suppose qu'ils peuvent effleurer le sable ou la vase, c'est que leurs mailles devant être nécessairement de deux pouces en quarré, elles laissent naturellement un passage libre au petit poisson. Le mal est que les pêcheurs sur les greves ne savent que trop éluder les dispositions de l'un & l'autre de ces deux articles; & cependant ce n'est pas encore là ce qui nuit le plus à la propagation & multiplication du poisson: ce sont les prévarications continuelles des possesseurs des écluses & bouchots, au moyen des filets & engins prohibés, qu'ils emploient pour y faire la pêche.

ARTICLE IV.

L Es parcs dans la construction desquels il entrera bois ou pierre, seront démolis, à la réserve de ceux bâtis avant l'année 1544, dans la jouissance desquels les possesseurs seront maintenus conformément aux articles 84 & 85 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584, pourvu qu'ils soient construits en la manière ci-après.

L Es articles 84 & 85 de l'Ordonnance de 1584, auxquels celui-ci se réfère, n'avoient pour motif déclaré, que le préjudice notable que caufoient à la pêche les propriétaires & possesseurs des parcs & pêcheries, par la manière abusive dont ils en jouissoient. Ils y pratiquoient des fosses ou cavités, pour y retenir l'eau, & par-là le frai du poisson.

Ce fut donc pour remédier à cet abus intolérable, qu'il fut ordonné par ces deux articles, que les pêcheries depuis quarante ans, ce qui revient à l'année 1544, que notre présent article a prise aussi pour époque, seroient rasées & démolies; & qu'à l'égard de celles établies auparavant, elles seroient conservées, moyennant toutefois qu'elles fussent remises dans une forme convenable; c'est-à-dire, de la manière que l'eau n'y fût point retenue, & qu'à leur ouverture il n'y eût qu'un ret ou filet dont les mailles fussent de la largeur pres-

crite pour la pêche du hareng , incapable par conséquent de nuire au traî du poisson.

C'est aussi dans la même vue que notre article , expressément confirmé par Arrêt du Conseil du 2 Mars 1737 , a ordonné la démolition des pêcheries construites en bois ou pierre , depuis l'année 1544 , pour ne laisser subsister que celles bâties auparavant , & encore qu'à condition de les tenir de la manière ci-après marquée.

Mais un autre motif a également influé sur cette disposition , c'est la liberté de la pêche sur les greves de la mer , que le Législateur a voulu rétablir , prévoyant bien la difficulté que trouveroient les possesseurs des écluses & bouchots à faire preuve d'une possession assez ancienne pour remonter au delà de l'année 1544.

Cette liberté de la pêche , en effet , à laquelle on n'a pas toujours assez fait attention , est un objet extrêmement intéressant , puisqu'elle communique à plusieurs milliers de personnes , sur les côtes de chaque province , une faculté de pêcher sur les greves , qui ne résideroit plus que dans un petit nombre , si ces mêmes côtes étoient garnies d'écluses & de bouchots , qui seroient autant de pêcheries exclusives.

En autorisant & multipliant ces pêcheries exclusives , ce seroit transférer au petit nombre de ceux qui les posséderoient , sans autre droit que celui du premier occupant , tout le profit d'une pêche capable de faire subsister une multitude prodigieuse d'habitans des paroisses maritimes , comme le prouve une heureuse expérience sur les côtes où les pêcheries exclusives sont rares.

A cette considération du bien public , se joint le défaut de titre de quiconque possède une pêcherie sans une concession du Roi , à qui appartiennent incontestablement le rivage & les greves que la mer couvre & découvre.

Tous les possesseurs d'écluses ou bouchots , sans titre de cette nature , auroient donc pu être légitimement évincés , à raison de l'imprescriptibilité du Domaine de la Couronne , & les terrains par eux occupés sur les greves , être assujettis indistinctement à la liberté de la pêche que le Roi a jugé à propos d'accorder à ses sujets en général , par l'article premier , titre premier du présent livre. Cependant Sa Majesté a bien voulu , dans le présent article , avoir égard à l'ancienneté de la possession des propriétaires de ces pêcheries , pourvu qu'elle remontât jusqu'à l'année 1544. D'où il s'ensuit , qu'autant que cette volonté doit être respectée , autant doit-on être attentif à ne souffrir que les pêcheries conservées par ce même article , puisqu'à l'autorité de la loi , se joint la considération de l'intérêt public.

Soit que les peuples soumis aux Empereurs Romains ne s'adonnassent pas autant à la pêche , sur-tout du coquillage , que nos riverains ; soit que ces Empereurs , qui levoient un tribut sur les parcs & pêcheries , qu'on appelloit *remora piscatoria* , préférassent leur intérêt particulier au bien général de leurs sujets ; l'usage passé en force de loi attribuoit aux propriétaires des terres contiguës au rivage de la mer , le droit de construire des parcs sur des greves , dans toute la largeur de leurs terrains , en payant un tribut proportionné , & cela au préjudice de ce principe général , consigné dans la loi 4 , ff. de rerum divisione , en ces termes : *nemo ad litus maris accedere prohibetur piscandi causâ*. Et comme au moyen de la distance qu'il falloit garder entre deux pêcheries ,

il se trouveroit des riverains , qui séparément n'avoient pas assez de terrain pour y pratiquer des parcs , l'Empereur Léon , par sa Nouvelle 102 , leur ordonna de s'associer pour bâtir des parcs en commun sur leurs terrains réunis , sans que l'un d'eux pût s'en défendre , en étant requis par l'autre.

Les termes dans lesquels le préambule de cette loi est conçu , sont bien emphatiques pour un sujet aussi mince. Les motifs le sont encore plus : les voici. *Tametsi damnum suum tales* (ceux qui refusoient d'entrer dans une telle société.) *agnoscere , nolint , suaque malè administrantes , utilitatem per improbitatem negligant , tanquam immanes belluæ , ut propinquos lédant , in sua vulnera proruentes , non tamen istius modi malignitatem , in communi vita imperatoria nostra majestas inolescere patitur , neque , quia illi utili curâ digni non sunt , auxilio vacuos relicturni sumus. Quare in parte aliquâ ipsis , precipuè verò vicino , quem ista inhumanitas malè torquet prospicientes , sancimus , &c.*

Ce qu'il y a encore de plus singulier en ceci , c'est que , quoique les portions des particuliers entrés ainsi en société de gré ou de force , fussent inégales , ce même Empereur , dans sa Nouvelle 103 , ordonna que ces sortes de sociétés ne seroient point réglées comme les autres , dans lesquelles celui qui met le plus , a une plus grande part dans le fonds de la société & dans le profit ; mais que le produit de ces pêcheries communes , seroit partagé également entre les associés , sans avoir égard à l'inégalité des portions d'un chacun dans le sol de chaque pêcherie.

Nos Rois , plus équitables & plus généreux , ont toujours sacrifié en cette partie l'intérêt même du fisc au bien général de leurs sujets , habitans des paroisses maritimes , en leur laissant toute liberté de pêcher sur les greves de la mer , sans en exiger aucun tribut. Et parce que cette liberté auroit reçu trop d'atteinte , si l'on eût laissé établir dans la suite des parcs sur ces mêmes greves , par ceux qui auroient jugé à propos d'y en construire : non seulement il a été défendu à quiconque d'y en pratiquer à l'avenir , mais encore il a été ordonné que ceux qui avoient déjà été établis , sans concession du Roi , ou sans titres supplétifs , seroient démolis , à la réserve de ceux bâtis avant l'année 1544. Telles sont les dispositions du présent article & de l'article 8 ci-après , relativement à l'Ordonnance de 1584.

Après cela , on sera étonné sans doute de voir certaines côtes du Royaume tellement hérissées d'écluses & de bouchots , qu'il n'y a presque plus de terrains où le peuple puisse librement faire la pêche du coquillage sur les greves. Mais l'étonnement cessera si , d'un côté , on considère que les plus utiles Réglemens trouvent presque toujours assez de contradicteurs , par intérêt personnel ou par caprice , pour que ceux-là même qui sont chargés de les faire exécuter , se relâchent peu à peu de leur première ardeur à y tenir la main ; & si , d'un autre côté , l'on fait attention que les Seigneurs des Fiefs voisins de la mer , toujours jaloux de s'attribuer le domaine direct sur son rivage & sur les greves , ont continuellement affecté de bailler à cens ou autre redevance autant de portions de terrains sur les greves , qu'ils ont trouvé de gens disposés à y construire des écluses ou des bouchots. Et ce droit de disposer ainsi de ces terrains , ils ont prétendu le légitimer à la faveur de l'art. 9 ci-après , en exceptant d'aveux & dénombrements reçus selon eux à la Chambre des Comptes avant l'année 1544.

Il est vrai que les Officiers de l'Amirauté auroient pu dans le temps exa-

miner le droit prétendu par ces Seigneurs, & juger du mérite de leurs titres : mais depuis bien des années, leur droit de Jurisdiction en cette partie, est suspendu, au moyen, tant des Arrêts du Conseil des 27 Décembre 1730 & 2 Mars 1737, qui avoient déjà ordonné que ces titres seroient représentés devant les Intendans, pour être par eux dressé des procès-verbaux, que de la Commission établie pour juger de la validité ou invalidité des mêmes titres, par l'Arrêt du Conseil du 21 Avril 1739. Commission toujours subsistante, comme ayant été renouvelée depuis par autres Arrêts des 26 Octobre & 5 Décembre audit an 1739, 27 Mai 1740, 7 Octobre 1747, premier Janvier & premier Mai 1752, & 24 Janvier 1756. Le seul changement que ce dernier Arrêt ait apporté aux précédens, c'est qu'il a ordonné que les décisions sur cette matiere seroient rendues à l'avenir par Arrêts du Conseil.

Ce qui est arrivé delà, c'est que depuis cette époque les Seigneurs riverains de la mer ont affecté, sur-tout en Aunis, de multiplier autant qu'il leur a été possible, les acensemens des terrains propres à y établir des écluses & bouchots, & tout ce qu'ont pu faire les Officiers de l'Amirauté qui ont eu connoissance de ces nouvelles constructions de parcs, ç'a été de sauver aux Seigneurs ayant pris le fait & cause des particuliers assignés pour voir ordonner la démolition de leurs parcs & pêcheries, à se pourvoir pardevant Nosseigneurs les Commissaires nommés pour la vérification des droits maritimes, & cependant de faire défenses de continuer la construction des parcs commencés. *Vide supra*, art. 5, tit. 2 du livre premier.

Jusqu'à présent la commission n'a rien statué au sujet des parcs appelés écluses, dans la construction desquels il entre des pierres. Elle a seulement réglé, par rapport à la Seigneurie de Charon, le sort des bouchots où il n'entre que du bois. La démolition d'un certain nombre de ces parcs a été ordonné par Jugement du 22 Avril 1741; mais cela n'a regardé proprement que ceux qui paroissent nuisibles à la navigation. Les autres, en beaucoup plus grand nombre, ont été conservés au profit du Seigneur de Charon & de ses censitaires, moyennant qu'ils fussent tenus à l'avenir dans la règle prescrite par notre Ordonnance, & à certaines autres conditions qui y sont exprimées, en conformité de l'Arrêt du Conseil du 2 Mai 1739, concernant les bouchots établis sur les côtes des Seigneuries de l'Evêché de Luçon & de la Baronnie de Champagné.

Du reste, il a été fait défenses par ce Jugement du 22 Avril 1741, tant au Seigneur de Charon qu'à ses censitaires, de construire à l'avenir aucuns autres bouchots, à peine de 300 liv. d'amende, relativement à l'art. 8 ci-après.

Dans le nombre des bouchots conservés, il est certain qu'il y en avoit plusieurs d'une construction assez récente, qui par conséquent étoient dans le cas de la démolition, aux termes de cet article. Sur cela, quelques personnes pensent qu'il en sera de même des écluses; c'est-à-dire, que celles qui existent actuellement seront pareillement conservées, excepté celles qui pourront être jugées nuisibles à la navigation, & qu'il sera simplement fait défenses d'en construire d'autres à l'avenir. Mais sans vouloir entreprendre sur la décision de Nosseigneurs les Commissaires, j'ose exposer ici les raisons de différence qui m'ont frappé il y a déjà bien du temps, & dont j'ai pris la liberté de faire part à M. le Cler du Brillet, lorsqu'il étoit encore Procureur-Général de la Commission.

Ces raisons sont, 1°. qu'il n'est point d'écluse, à proprement parler, qui ne soit nuisible à la navigation. 2°. Qu'à supposer qu'il en fût autrement par rapport à quelques écluses, elles attaquent tout autrement la liberté de la pêche, que les bouchots.

Que les écluses en général soient préjudiciables à la navigation, c'est ce qui résulte évidemment de leur construction en pierres & de leur position. Bâties pour l'ordinaire à l'endroit où la mer cesse de se retirer, le flux les couvre à la vérité, mais avec trop peu de hauteur d'eau, pour que le moindre bâtiment puisse passer dessus sans toucher, & par conséquent sans courir risque de s'y briser. Le moins arriveroit, en tous cas, c'est que le bâtiment engagé dans une écluse n'en pourroit plus sortir qu'avec une marée beaucoup plus forte que celle qui l'y auroit jetté.

Il est vrai qu'un gros bâtiment se trouvera le plus souvent échoué, avant d'arriver jusqu'à une écluse : mais toute navigation ne se fait pas avec de gros navires seulement; & celle qui se fait avec de petits bâtimens mérite d'autant plus d'attention, que c'est la plus commune le long des côtes.

Si l'on répond que les bouchots peuvent en ceci être comparés aux écluses; je réponds en premier lieu, que comme les bouchots ne s'établissent que sur des fonds vaseux; c'est-à-dire, sur des terrains extrêmement plats, qui s'étendent fort loin dans la mer, il n'est presque point de bâtiment qui ne se trouve échoué avant que d'y arriver. En second lieu, qu'à la différence des écluses, les pieux qui forment les bras des bouchots sont trop élevés pour que la mer les couvre en entier, au moyen de quoi ces pieux sont comme des balises qui avertissent les maîtres des bâtimens de ne pas en approcher, mais de passer, pour les éviter, s'ils ne peuvent résister au coup de vent, dans les intervalles qui se trouvent entre les bouchots.

Par rapport à la liberté de la pêche, qui, après le motif de la sûreté de la navigation, est celui qui a fait proscrire dans notre présent article, tous les parcs d'un établissement postérieur à l'année 1544, afin de rendre commune à tous les riverains indistinctement la pêche sur les greves, il n'est pas besoin de prouver que toute écluse détruit cette liberté, puisque c'est une pêcherie exclusive. Il s'agit seulement de montrer, que quoique les bouchots soient également des pêcheries exclusives, ils diffèrent néanmoins essentiellement des écluses en cette partie.

1°. En ce qu'on ne peut aller aux bouchots, ni sur les terrains limitrophes, sans un petit bateau qu'on appelle *acon*, & toute personne n'est ni en état d'en avoir, ni assez habile pour s'en servir; au lieu que quiconque peut marcher, va sur les terrains sur lesquels les écluses sont constituées.

2°. Dans les bouchots, il n'y a de pêche à faire que celle du poisson, sans aucun coquillage, si ce n'est des moules, qui ne s'y trouvent en abondance que par les soins des propriétaires de ces bouchots, qui les y ont portées d'abord, & ensuite entretenues à grands frais: au lieu que dans tous le terrain occupé par les écluses, il y auroit à toutes les grandes marées de la nouvelle ou pleine lune, quantité de coquillages à l'usage du public, si les propriétaires de ces écluses, ne s'en rendoient pas les maîtres, en empêchant quiconque d'y pêcher, sous prétexte que le fonds leur appartient, & qu'ils y entretiennent des huîtres. Ils font plus, ils écartent même à main armée tous pêcheurs, du

voisinage de leurs écluses, dans la crainte bien ou mal, fondée que ceux-ci n'y entrent; & par-là, ils s'approprient à droite & à gauche en avant & en arrière, des terrains, qu'ils ne peuvent pas dire leur appartenir; tandis que, par l'article 13, titre 10 de la Déclaration du Roi du 18 Mars 1727, il leur est expressément défendu de troubler ni inquiéter les pêcheurs de pied, ou avec des filets, qui se tiendront à dix brasses de distance du fond de leurs pêcheries, à peine d'amende arbitraire, ni d'exiger desdits pêcheurs aucune chose, à peine de concussion. Par rapport aux madragues, voir l'art. 5 du tit. suivant.

Les bouchots & les écluses n'ont donc rien de commun que la pêche exclusive qui s'y fait du poisson, & le tort qui en résulte pour la pêche en général, en ce que les propriétaires des uns & des autres détruisent le frai du poisson & le poisson du premier âge, par la manière abusive dont ils y font la pêche. Pour tout le reste, la différence est extrême. Les bouchots, sans être aussi nuisibles à la navigation que les écluses, à beaucoup près, ne gênent en rien la liberté de la pêche du coquillage, qui est l'objet essentiel de la pêche pour le peuple, puisqu'on ne trouve point de coquillage dans les endroits où ils sont construits, & qu'on n'y voit des moules qu'autant que les propriétaires les y élèvent. Ainsi, en détruisant tous les bouchots, on n'auroit rendu au peuple qu'une plus grande abondance de moules qu'il auroit trouvé sur les greves. Mais en cela même qu'auroit-il gagné, dès que la pêche des moules ne lui a jamais manqué par le fait des possesseurs des bouchots, qui n'y transportent, pour les repeupler au besoin, que les moules trop petites pour être bonnes à manger dans l'état qu'elles sont levées? Au lieu qu'en démolissant les écluses, des terrains immenses qui ne sont qu'à l'usage de quelques particuliers, serviroient à la nourriture & au soulagement d'une multitude prodigieuse de personnes du peuple, tant des Villes que de la campagne, qui y trouveroient du coquillage en abondance. Objet d'autant plus précieux, qu'il n'intéresse du tout point la culture des terres, attendu que cette pêche se fait presque toujours par des femmes & des enfans.

A ce compte, dira-t-on, pourquoi donc avoir fait des défenses de bâtir à l'avenir des bouchots, même dans les endroits où ils ne pourroient nuire à la navigation?

Pourquoi? C'est que ce sont des pêcheries exclusives, & que par-là elles préjudicient à la liberté de la pêche du poisson, que notre Ordonnance a voulu rétablir, à raison de quoi elle a défendu expressément dans l'art. 8 d'en construire de nouvelles.

C'est que ces pêcheries, par l'abus de la pêche qui s'y fait, sont peut-être encore plus préjudiciables au frai du poisson que les écluses, à cause de la difficulté d'y aller, qui empêche les Officiers de l'Amirauté de veiller comme il conviendrait aux contraventions qui s'y commettent journellement.

C'est encore, si l'on veut, que quoique les bouchots ne soient pas de leur nature aussi nuisibles à la navigation que les écluses, il peut arriver néanmoins que de petits bâtimens viennent s'y briser, étant poussés par la violence de la tempête.

En voilà bien assez certainement pour justifier la prohibition de construire de nouveaux bouchots aussi-bien que de nouvelles écluses, & si malgré ces inconvéniens, des bouchots établis sur des vases de la Seigneurie de Charon,

depuis notre Ordonnance, ont été conservés par le jugement dudit jour 22 Avril 1741, il faut l'attribuer bien plus à l'autorité des titres produits par le Seigneur de Charon, pour appuyer son droit de pêche exclusive, qu'à la faveur que peuvent mériter ces bouchots, à raison de la quantité des moules qu'on y élève pour l'utilité publique, puisque cette considération n'a pas empêché qu'il ne fût fait défenses d'en construire d'autres à l'avenir, conformément à notre Ordonnance.

Quoiqu'il en soit, de ce que ces bouchots ont été conservés, ce n'est pas une raison pour conclure qu'il en sera de même des écluses, après les preuves qui viennent d'être données, qu'elles sont tout autrement nuisibles au public que les bouchots; & il y a au contraire tout lieu d'espérer, qu'excepté certaines écluses de l'Isle de Ré, marquées il y a environ 30 ans, de toutes celles qui bordent les côtes de l'Aunis, il n'y aura de conservées que celles qui se trouveront dans le cas de notre présent article; c'est-à-dire, que celles dont l'existence sera exactement prouvée antérieure à l'année 1544. Cela paroît même préjugé par l'Arrêt du Conseil déjà cité du 2 Mai 1739, concernant les parcs & pêcheries des côtes de l'Amirauté des Sables d'Olonne, puisqu'il a ordonné indistinctement la démolition de toutes les écluses qui y étoient établies au nombre de 37, en même temps qu'il a conservé tous les bouchots construits sur les vases de la mer, dans l'étendue des Seigneuries de Luçon & de Champagné; & qu'il a même permis aux Seigneurs desdites Seigneuries, d'y établir de nouvelles pêcheries exclusives, tant de cette nature qu'avec des filets.

Je dis, excepté certaines écluses de l'Isle de Ré, non que dans le nombre il n'y en ait plusieurs reconnues nuisibles à la navigation; mais c'est que, suivant l'avis des Ingénieurs, il résulte de leur établissement un avantage qui l'emporte sur le tort qu'elles peuvent faire à la navigation: je veux dire la conservation de l'Isle dans son intégrité, ces écluses où viennent se briser les flots tumultueux de la mer en courroux, étant jugées la sauve-garde de l'Isle, qui sans cela, seroit bientôt séparées en deux.

ARTICLE V.

LEs parcs de pierre seront construits de pierre rangées en forme de demi cercle, & élevés à la hauteur de quatre pieds au plus sans chaux, ciment ni maçonnerie; & ils auront dans le fond, du côté de la mer, une ouverture de deux pieds de largeur, qui ne sera fermée que d'une grille de bois, ayant des trous en forme de mailles d'un pouce au moins en quarré, depuis la Saint Remy jusqu'à Pâques, & de deux pouces en quarré, depuis Pâques jusqu'à la Saint Remy.

LA structure des parcs de pierre, appellés écluses, est en général assez conforme à celle qui est prescrite par cet article: mais la condition de ne fermer l'ouverture qu'avec une grille de bois ou un filet, dont les trous ou mailles ayent au moins un pouce en quarré depuis la Saint Remy jusqu'à Pâques,

& de deux pouces en quarré, depuis Pâques jusqu'à la Saint Remy, est très-mal observée. A la vérité, on y voit assez régulièrement une grille de bois ou un filet de cette espece; mais immédiatement après, les propriétaires de ces parcs aussi-bien que des bouchôts, ont soin d'y placer des paniers d'osier, qu'on nomme en Aunis bourgnes & bourgnons, dont les mailles sont si étroites, que non seulement le poisson du premier âge s'y trouve pris & arrêté, mais encore le frai du poisson.

Cet abus si contraire aux vues de notre Ordonnance & des Réglemens postérieurs, comme extrêmement nuisible à l'empoissonnement des côtes; abus auquel il est comme impossible de remédier, tant à cause de la multiplicité des écluses & bouchôts, que par le soin que prennent les propriétaires de ces pêcheries, de placer ces paniers plutôt la nuit que le jour; cet abus, dis-je, est, après l'objet de la sûreté de la navigation, ce qui a toujours fait souhaiter, tant aux Officiers de l'Amirauté, qu'aux personnes zélées pour le bien public, la destruction de ces écluses & bouchôts, ou du moins, à l'égard de ces derniers, que le nombre en fut réduit, de maniere que la police y put être exercée avec une facilité qui en assurât le succès.

Il est singulier que le Commentateur n'ait pas compris le motif de notre Ordonnance, & qu'il ait imaginé que la raison pour laquelle il suffit que les trous de la grille soient d'un pouce en quarré depuis la Saint Remy jusqu'à Pâques, tandis que depuis Pâques jusqu'à la Saint Remy, ils doivent être de deux pouces; il est singulier, dis-je, qu'il ait imaginé pour raison de différence, que depuis la Saint Remy jusqu'à Pâques, il y a une plus grande abondance d'eau dans la mer, parce que c'est le temps de l'automne & de l'hyver, que depuis Pâques jusqu'à la Saint Remy, qui est le printemps & l'été; & que c'est pour cela que dans ces deux dernières saisons, les trous de la grille doivent être plus grands que dans les deux autres, afin qu'il y entre plus d'eau. De pareilles observations ne peuvent que faire pitié! Il en est de même de ces réflexions sur l'article suivant. C'est ne connoître ni la mer, ni l'action de l'eau. C'est ignorer encore qu'on ne se met nullement en peine de la quantité d'eau qui peut entrer dans une écluse ou autre pêcherie, mais seulement de l'eau qui s'en retire, afin qu'elle n'en sorte pas par des ouvertures si étroites, que le petit poisson puisse y être retenu.

Par la Nouvelle ou Constitution 57 de l'Empereur Léon, il fut ordonné, qu'il y auroit à l'avenir entre deux parcs ou fosses à prendre le poisson, un espace libre de 365 pas, sans préjudice néanmoins des pêcheries déjà établies. *Lex esto, y est-il dit, remoraque illæ trecentorum sexaginta quinque passuum intervallo, à consuetudine approbato, inter sese distante. Idque ita, ut ab utrâque parte, hic intervalli modus desumatur. Ut videlicet centum octoginta duo & semis ab unius partis finibus exporrigantur, residuum verò ad vicinum usque pertingat. Atque hæc quidem de constituendis introducendisque, post hanc legem remoratoriis dicimus. Quæ verò hoc decretum prævenierunt, tamet si præstituto hoc intervallo non distent, ex ejus prescripto tamen nihil novabitur, præmanebunt que illæ ut initio constitutæ sunt.*

Dans la suite, des contestations s'étant élevées sur le point de savoir si les parcs qui n'avoient pas la distance prescrite, étoient d'ancienne ou de nouvelle construction; le même Empereur régla par sa Nouvelle 104, que ceux qui
avoient

avoient assez de terrain pour réduire leurs parcs à la distance qu'il avoit ordonnée, seroient obligés de faire cette réduction; & à l'égard de ceux qui n'avoient pas assez de terrain pour réduire ainsi leurs parcs, que s'ils pouvoient prouver qu'ils avoient été bâtis dix ans avant sa première loi, ils les conserveroient tels qu'ils étoient; mais à défaut de cette preuve, il leur étoit enjoint de les démolir.

Quoique nous n'ayons aucune loi qui ait ordonné que les parcs de pierre & les bouchots seroient construits à une certaine distance les uns des autres, l'usage s'est néanmoins introduit de laisser un intervalle entr'eux; mais cette distance est arbitraire & sans règle fixe. Il seroit pourtant bon qu'elle fût déterminée, soit pour servir de retraite aux habitans poussés sur les côtes par la violence des flots & du vent, soit pour laisser un plus grand nombre d'espaces libres à l'usage du public, pour la pêche du poisson & du coquillage.

Au sujet des bas parcs, qui ne sont formés que de filets attachés à des pieux; l'art. 6, tit. 2 de la Déclaration du 18 Mars 1727, veut qu'ils soient éloignés les uns des autres de vingt brasses au moins. Comme l'abordage des écluses & des bouchots est tout autrement dangereux pour la navigation, l'on pourroit régler la distance sur la Nouvelle 57 ci-dessus de l'Empereur Léon, ou du moins exiger qu'elle fût de 200 brasses, comme dans l'art. 11 ci-après; & en conséquence ordonner que tous les parcs de pierre ou bouchots qui ne seroient pas éloignés les uns des autres de 200 brasses, seroient démolis absolument, sans distinction de ceux construits avant l'année 1544, de ceux qui se trouveroient d'un établissement postérieur.

Il n'y a rien de réglé non plus par rapport au terrain que doit occuper une écluse; delà vient leur prodigieuse inégalité. A cela il n'y a rien à dire, si les écluses, quelques grandes qu'elles soient, sont dans le cas d'être conservées. Il en a été autrement des bouchots, comme on va le voir.

ARTICLE VI.

Les parcs appelés bouchots seront construits de bois entrelacés, comme clayes, & auront dans le fond du côté de la mer une ouverture de pareille grandeur de deux pieds, qui ne pourra être fermée de filets, grilles de bois, paniers ni autre chose, depuis le premier Mai jusqu'au dernier Août.

Ici les bouchots, (que le Commentateur déclare mal-à-propos avoir été ainsi nommés; parce que leur ouverture du côté de la mer est en forme de bouche) sont distingués essentiellement des parcs de pierre ou écluses, en ce qu'ils ne sont construits que de bois entrelacés de clayonnage, & que leur ouverture de deux pieds de largeur, comme celle des écluses, ne peut être fermée d'aucuns filets, paniers ou autres engins, depuis le premier Mai jusqu'au dernier Août, tandis qu'à l'ouverture des écluses il est permis, dans le même temps, de mettre une grille de bois, pourvu que les trous de cette grille soient de deux pouces en quarré.

La raison de cette différence est, que cette saison est celle du frai du poisson, & que, comme les bouchots sont toujours établis sur des terrains vaseux & extrêmement plats, qui s'étendent fort avant dans la mer, le frai du poisson qui s'y tient par préférence, parce que le peu d'eau qui couvre cette vase, n'y apporte que le degré de fraîcheur nécessaire pour tempérer l'ardeur du soleil, se trouveroit pris dans ces bouchots, si l'ouverture n'en étoit pas totalement libre durant la même saison.

Et c'est par cette raison que le frai du poisson se trouve en grande abondance sur les terrains plats & vaseux, que par la Déclaration du Roi du 23 Avril 1726, il a été défendu par l'art. 26 à tous pêcheurs à la mer le long des côtes, de se servir de bateaux sans quille, sous les peines y portées.

Il a été observé ci-devant qu'on ne peut aller aux bouchots d'Esnandes & de Charon, qu'avec le secours d'un petit bateau nommé *acon*; & comme ce bateau, composé de trois planches seulement, est nécessairement plat & sans quille, l'allarme des propriétaires des bouchots fut grande à la vue de cette Déclaration du Roi, qui en proscrivoit l'usage.

Les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, convaincus de la nécessité de se servir de ce petit bateau pour l'exploitation des bouchots, qui sans cela deviendroient absolument inutiles, ne tarderent pas à faire sur ce sujet des représentations à M. le Comte de Maurepas; & ce sage Ministre qui savoit que les loix, sur-tout celles de police, peuvent souffrir des exceptions en faveur de quelques pays, eu égard aux circonstances, loin de se roidir sur ce que la loi étoit portée par un principe général, fondé sur l'utilité publique, consentit d'écouter leurs raisons & leur demanda à cet effet un mémoire circonstancié sur la nature, la forme & l'usage de ce bateau nommé *acon*.

Ce mémoire lui fut envoyé le 16 Novembre 1726, & il se trouva tellement fondé, que par Arrêt du Conseil du 11 Janvier suivant, l'usage des *acons* fut rétabli comme auparavant la Déclaration du Roi, pour le service des bouchots de Charon & d'Esnandes; à condition néanmoins qu'il n'y en auroit qu'un seul pour chaque bouchot, & qu'il ne pourroit servir pour aucune autre pêche. On trouva cet Arrêt à la suite du présent titre.

Du reste, pour savoir ce que c'est que ce bateau appelé *acon*, on peut voir le mémoire inséré dans le recueil de l'Académie de la Rochelle, imprimé chez Thiboult en 1752, pag. 79 & suiv. Ce même mémoire est également instructif & curieux, sur la structure des bouchots & la manière d'y élever des moules, dont il contient aussi une description raisonnée. Les planches dont il est accompagné ne laissent aucun éclaircissement à désirer. On peut voir aussi sur ce sujet l'Histoire de la Rochelle, art. *Esnandes*, pag. 139.

Notre article n'ayant point dit de quelle manière l'ouverture des bouchots pourra être fermée hors le temps dont il parle; pour suppléer à son silence sur ce point, on avoit recours à l'article précédent & à celui qui suit, jusqu'à l'Arrêt du Conseil du 2 Mai 1739. Depuis ce temps-là ç'a été autre chose, cet Arrêt, en dérogeant à notre Ordonnance sur le fait des bouchots, ayant introduit une police nouvelle à cet égard, en même temps qu'il a réglé la forme de ces mêmes pêcheries, & la manière de les tenir dans la suite.

Il est vrai que cet Arrêt ne paroît avoir eu pour objet que les bouchots des Seigneuries de Luçon & de Champagné; mais en cette partie, il n'en doit

pas moins être considéré comme un Règlement général ; & ce qui ne permet pas d'en douter, c'est que ses dispositions à cet égard ont été répétées *in terminis* dans le Jugement de Nosseigneurs les Commissaires, dont il a été déjà parlé, du 22 Avril 1741, concernant les bouchots de la Seigneurie de Charonen Aunis.

En conséquence, il est donc de règle aujourd'hui, que les bouchots, pour être conservés, doivent être construits & exploités conformément aux art. 6, 7, 8 & 9 dudit Arrêt du Conseil & audit Jugement du 22 Avril 1741 ; ce faisant que leurs aîles, pannes ou côtés ne peuvent avoir en longueur que cent brasses, & que l'ouverture du côté de terre ne doit être non plus que de cent brasses.

Que les pieux ou piquets entrelacés de clayonnage, ne doivent pas être élevés hors de terre de plus de cinq pieds, & que les deux aîles doivent venir en ligne diagonale de la côte à la mer.

Que le clayonnage doit être simple & uni, sans aucune tige ou branche en dedans. Qu'à l'extrémité de l'angle il est nécessaire qu'il y ait une ouverture ou passe de deux pieds de largeur sur toute la hauteur du clayonnage, depuis le premier Octobre jusqu'au dernier Avril compris : que durant le même temps, l'ouverture ne soit close que d'un ret ou d'une grille de bois ayant les mailles de deux pouces en quarré ; permis néanmoins de tendre par delà des passes, des paniers, &c. pourvu qu'entre les branches d'osier il y ait un intervalle de 18 lignes.

Que hors ce temps-là & depuis le premier Mai jusqu'au dernier Septembre, au lieu du dernier Août dont parle notre article, l'ouverture soit de six pieds de large, au lieu de deux seulement ; à l'effet de quoi il doit être défait, si besoin est, de deux clayes formant les deux aîles de chaque bouchot, l'espace qui conviendra pour ladite ouverture de six pieds, laquelle ne pourra être fermée pendant ledit temps de filets, grilles, ni aucuns autres engins ; le tout sur peine de 50 ou 100 liv. d'amende, de démolition de ce qui aura été fait en contravention, & de confiscation des filets & engins pour la première fois ; de pareille amende & confiscation, & d'être privé de pouvoir tenir à l'avenir aucunes desdites pêcheries, en cas de récidive.

Ces peines au reste regardent les propriétaires comme les fermiers, l'art. 5 dudit Arrêt du Conseil, rendant les propriétaires responsables des contraventions de leurs fermiers ; ce qui s'entend, sauf le recours des premiers contre ceux-ci.

ARTICLE VII.

ET pour les parcs de bois & de filets, ils seront faits de simples clayes d'un pied & demi de hauteur, auxquelles seront attachés des filets ayant les mailles d'un pouce en quarré ; & les clayes auront dans le fond du côté de la mer, une ouverture aussi de deux pieds, qui ne pourra être fermée que d'un filet, dont les mailles seront de deux pouces en quarré, depuis Pâques jusqu'à la Saint Remy, & d'un pouce au moins depuis la Saint Remy jusqu'à Pâques.

L Es parcs composés de bois & de filets tout ensemble, dont il est ici uniquement question, ne sont point connus sur les côtes d'Aunis. Je ne fais même si actuellement on en use nulle part, n'y ayant rien qui s'y rapporte, ni dans la Déclaration du Roi du 18 Mars 1727, qui parle de tant d'espèces de parcs, avec des bois & des filets, ni dans l'art. 13 de l'Arrêt du Conseil dudit jour 2 Mai 1739.

Cependant, comme notre article ne paroît pas avoir été abrogé, rien n'empêcheroit, ce semble, de tolérer aujourd'hui des parcs de cette nature qui seroient tenus conformément à ce qui y est prescrit.

ARTICLE VIII.

Faisons défenses à toutes personnes de quelque qualité & condition qu'elles puissent être, de bâtir ci-après sur les greves de la mer aucuns parcs, dans la construction desquels il entre bois ou pierre, à peine de trois cens livres d'amende, & de démolition des parcs à leurs frais.

Ainsi ces défenses regardent les Seigneurs, quelques qualifiés qu'ils soient, & de quelque mérite que puissent être leurs titres, comme les simples particuliers. Ce n'est point par la raison alléguée par le Commentateur, que dans le principe du Droit Romain, il n'est pas permis de bâtir sur les greves de la mer, & qu'un parc dans la construction duquel il entreroit du bois de charpente, seroit un véritable édifice, puisque, non seulement il n'entre point de bois de charpente dans les parcs & bouchots; mais encore que suivant les constitutions ci-devant citées de l'Empereur Léon, il étoit libre à tout particulier ayant des héritages contigus au rivage de la mer, d'établir des parcs & pêcheries sur la partie des greves correspondante à l'étendue de son terrain: c'est que, suivant les principes de notre Droit François, le domaine du rivage & des greves de la mer appartient au Roi, qui a bien voulu l'abandonner au public pour y pêcher librement, à condition néanmoins d'observer les Réglemens concernant la police de la pêche.

Sur ce plan & en exécution de cet article, tous parcs de pierre & bouchots construits depuis notre Ordonnance, étant donc sujets à démolition avec amende de 300 cens liv. & cela indistinctement sans aucun examen, attendu la généralité des défenses, il y a lieu de s'étonner qu'il n'en ait été autrement.

Il est vrai, pour ce qui concerne les parcs de pierre ou écluses, que la démolition en a été ordonnée absolument sur les côtes de l'Amirauté des Sables d'Olonne, par l'Arrêt du Conseil du 2 Mai 1739, déjà tant de fois cité, & qui forme un préjugé pour ceux des autres côtes: il est vrai encore, qu'à l'égard des simples particuliers, les défenses portées par cet article ont été renouvelées pour les bouchots comme pour les écluses, & sous les mêmes peines, par l'art. 12 dudit Arrêt du Conseil. Mais, par une exception dont on ne comprend pas le motif, M. l'Evêque de Luçon & le Seigneur de Champagné, sur

le fondement d'autres Arrêts précédemment rendus à leur profit, les 10 Décembre 1732 & 10 Septembre 1735, ont été maintenus, non seulement dans la jouissance des bouchots déjà construits dans l'étendue de leurs Seigneuries, mais encore dans le droit d'y en établir d'autres à l'avenir, aussi-bien que d'autres pêcheries avec des filets, & de permettre à quiconque d'y en construire ou établir en leur payant des cens & rentes, &c.

La surprise augmente encore sur cela, lorsqu'on rapproche cet Arrêt du Conseil, du Jugement de Nosseigneurs les Commissaires du 22 Avril 1741, qui en même temps qu'il a maintenu le Seigneur de Charon dans la possession de plusieurs bouchots qui y sont énoncés, & dans le droit de se faire payer des cens & rentes par lui réservés lors de la concession des terrains occupés par ces bouchots, lui a fait défenses expresses, relativement au présent article, » d'établir autres & plus grand nombre de bouchots ou pêcheries sur les vases » de sa Seigneurie de Charon que ceux » dans la possession desquels il a été maintenu « sous tel nom & dénomination que ce puisse être, à peine de 300 » liv. d'amende, & de démolition à ses frais.

Pour sauver une contradiction aussi frappante que celle qui se rencontre entre ces deux décisions, il faut supposer que les Seigneurs de Luçon & de Champagné ont eu l'avantage de produire en leur faveur, une concession formelle faite par le Roi à chacun d'eux, du domaine direct du rivage contigu à leurs Seigneuries; tandis que le Seigneur de Charon s'est trouvé réduit à de simples actes possessoires, accompagnés d'aveux & dénombremens présentés à la Chambre des Comptes avant l'année 1544.

ARTICLE IX.

Faisons aussi défenses aux Seigneurs des Fiefs voisins de la mer & à tous autres, de lever aucun droit en deniers ou en espèces, sur parcs & pêcheries, & sur les pêches qui se font en mer ou sur les greves; & de s'attribuer aucune étendue de mer pour y pêcher à l'exclusion d'autres, sinon en vertu d'aveux & dénombremens reçus en nos Chambres des Comptes avant l'année 1544, ou de concession en bonne forme; à peine de restitution du quadruple de ce qu'ils auront exigé, & de quinze cens livres d'amende.

Toutes les dispositions de cet article, qui n'a fait en quelque sorte que renouveler le 451^e de l'Ordonnance de 1629, méritent une attention particulière; il s'agit donc de les distinguer, après avoir observé, que la peine de la restitution du quadruple de ce qui aura été exigé, & de 1500 liv. d'amende porte indistinctement sur tous les objets détaillés dans le même article.

D'abord il est fait défenses aux Seigneurs des Fiefs voisins de la mer, & à tous autres, de lever aucun droit en deniers ou en espèce sur les parcs & pêcheries, ce qui ne regarde jusques-là que les écluses & les bouchots, & si l'on veut les autres parcs à demeure.

Ensuite pareilles défenses sont faites , de lever aucun droit tout de même sur les pêches qui se font en mer ou sur les greves ; ce qui a pour objet & la pêche du coquillage , qu'elle se fasse à pied ou en bateau , & celle du poisson frais qui se fait avec des filets , de quelque maniere qu'ils soient tendus.

Enfin , pareilles défenses à quiconque de s'attribuer aucune étendue de mer pour y pêcher à l'exclusion d'autres ; ce qui , sans toucher aux écluses & bouchots légitimement établis & qui sont dans la réalité des pêcheries exclusives , se rapporte à ceux qui prétendroient avoir droit , hors de ces pêcheries , de pêcher sur les greves à l'exclusion d'autres , & d'affirmer en conséquence la pêche qui peut s'y faire , soit du poisson , soit du coquillage.

Le tout , est-il dit , » sinon en vertu d'aveux & dénombremens reçus en nos » Chambres des Comptes avant l'année 1544 , ou de concession en bonne » forme. « Dispositions renouvelées par l'art. 12 , tit. 10 de la Déclaration du Roi du 18 Mars 1727.

Sur quoi il convient d'observer , 1°. que les aveux & dénombremens pour être admissibles doivent être antérieurs à l'année 1544 , époque des troubles du Royaume. 2°. Que ces aveux & dénombremens doivent avoir été reçus , c'est-à-dire , vérifiés à la Chambre des Comptes , & qu'il ne suffiroit nullement qu'ils y eussent été présentés ; tout dénombrement , à l'égard du Roi sur-tout , étant absolument inutile s'il n'a été que présenté à la Chambre des Comptes , sans y avoir été vérifié & approuvé. 3°. Que la concession en bonne forme , dont il est ici question , ne peut s'entendre absolument que d'une concession du Roi , antérieure ou postérieure à notre Ordonnance , attendu qu'à lui seul appartient le domaine de la mer , de ses greves & de son rivage. 4°. Enfin , que les aveux & dénombremens étant mis ainsi en parallèle avec les actes de concession en bonne forme , il faut , conformément à ce qui a été remarqué sur l'art. 26 du titre des naufrages , pour la validité de ces aveux & dénombremens , qu'ils énoncent , ou du moins qu'ils présupposent clairement des actes de concession du Roi , & qu'outre cela ils soient antérieurs à l'année 1544 ; & c'est peut-être à quoi on n'a pas toujours fait assez d'attention.

Pour reprendre maintenant les divers objets de cet article , il ne paroît pas jusqu'à présent qu'aucun Seigneur ait été maintenu dans le droit d'avoir des parcs de pierre ou écluses sur les greves de la mer , ni de lever aucunes redevances sur des parcs de cette nature , en conséquence des permissions par lui données à ses tenanciers d'y en établir ; on voit au contraire dans l'Arrêt du Conseil du 2 Mai 1739 , que la démolition des écluses a été ordonnée sans exception , avec suppression de toutes les rentes & redevances auxquelles elles avoient été assujetties dans le principe : mais il en a été autrement à l'égard des bouchots , comme il a été observé sur l'article précédent.

Que les parcs de pierre appelés écluses , ayant été prosrites , comme essentiellement nuisibles à la navigation ; autant qu'à la pêche du coquillage pour le public , parce qu'ils étoient tous peut-être postérieurs à l'année 1544 , à la bonne heure ; mais ce n'étoit pas une raison pour conserver tous les bouchots établis jusqu'alors , en les supposant même hors d'état de nuire à la navigation , encore moins pour permettre aux Seigneurs de Luçon & de Champagné d'en construire de nouveaux , ou d'accenser des terrains à l'effet d'y en établir , autant qu'il seroit possible , sur les vases de la mer dans l'étendue de leurs Sei-

gneuries. Il a donc fallu que les titres de ces Seigneurs se soient trouvés plus précis que ceux du Seigneur de Charon , à qui il a été défendu d'établir aucuns nouveaux bouchots , en même temps qu'il a été maintenu dans la possession de tous ceux qui existoient alors , & qui n'ont pas été jugés préjudiciables à la navigation.

Quoi qu'il en soit , cela ne décide pas pour les autres Seigneurs à l'égard desquels il n'a encore rien été statué ; & si leurs titres sont bien examinés , on trouvera vraisemblablement qu'ils n'énoncent que le droit de pêcherie en général. Or , que résulte-t'il de là ? que le rivage de la mer leur appartient , à l'effet qu'ils aient eu droit de concéder , moyennant des cens à leur profit , des terres sur les greves pour y construire des écluses & des bouchots ? Nullement. Tout leur droit se borne à avoir en propre une pêcherie à leur usage particulier sur les greves de leurs Seigneuries , sans aucune extension ou influence sur les autres pêcheries établies par les particuliers , quelque concession qu'ils leur aient faite des terrains sur lesquels elles sont construites. La raison est qu'ils n'ont pas eu droit d'en disposer au préjudice du domaine du Roi ; de sorte que tous les parcs & bouchots qui seront dans le cas d'être conservés , comme étant antérieurs à l'année 1544, doivent naturellement être jugés relevans nuement de la censive du Roi , avec réunion au domaine , de tous les cens que les Seigneurs y levent actuellement , sans autre titre que leur usurpation sur le domaine de la Couronne.

Mais si cette réunion est juste contre les Seigneurs , comme n'ayant pas eu droit de s'approprier ces terrains & d'en faire des baillettes , il en seroit autrement si elle s'étendoit aux rentes foncières que les particuliers se sont réservées , en transportant à d'autres les écluses & bouchots qu'ils auroient fait construire , attendu que ces rentes ne doivent être considérées que comme un juste dédommagement des dépenses par eux faites à ce sujet. Et c'est par ce principe d'équité , que Nosseigneurs les Commissaires ayant , par leur Jugement du 13 Juin 1742 , déclaré réunies au domaine du Roi , les écluses de l'Isle de Ré , qui sont en termes d'être conservées par les raisons alléguées sur l'art. 4 ci-dessus , faute par les détenteurs d'avoir représenté leurs titres de propriété , avec réunion tout de même au domaine de toutes les redevances dont ces écluses étoient chargées ; c'est , dis-je , par principe d'équité , que M. le Comte de Maurepas écrivit aux Officiers de l'Amirauté de la Rochelle , le 6 Septembre de la même année , que l'intention du Roi étoit que ce Jugement ne fût point mis à exécution.

Telle est donc la distinction qu'il paroît naturel d'admettre à cet égard , pour ne faire tomber la réunion que sur les redevances usurpées par les Seigneurs sur le domaine , sans toucher aux rentes foncières dues aux particuliers sur tous les parcs & bouchots qui se trouveront dans le cas d'être conservés.

Le second objet de notre article comprend les droits prétendus par les Seigneurs ou autres , sur les pêches qui se font en mer ou sur les greves.

Comme en cette partie la liberté de la pêche est attaquée en plein , sans qu'il en résulte aucune sorte d'utilité publique , qui puisse compenser cette privation , on a regardé de plus près aux titres produits par les Seigneurs pour appuyer leurs prétentions à cet égard : & en conséquence , en même temps que par Arrêt du Conseil du 2 Mai 1739 , les Seigneurs de Luçon & de Cham-

pagné ont été maintenus en possession de lever des cens sur les bouchots de leurs Seigneuries , avec faculté de concéder des terrains pour l'établissement de nouveaux bouchots , il leur a été expressément défendu par l'art. 4 » d'exiger aucuns cens ni devoirs , ni de percevoir aucuns droits sur les pêcheurs » qui font la pêche à la mer & sur les greves , de même que sur des bateaux » desdits pêcheurs « & cela sous les peines portées par le présent article.

On peut conclure delà , qu'il n'est aucun Seigneur qui ait droit d'exiger aucune redevance de ceux qui font la pêche en mer ou sur les greves , excepté les propriétaires des bouchots. Mais ceux-ci sont sujets à des cens & rentes envers leurs Seigneurs , ce n'est point à raison de la pêche du poisson qu'ils y font ; c'est uniquement parce qu'ils tiennent d'eux les terrains occupés par ces bouchots.

Aussi dans toute l'étendue des côtes de l'Aunis , n'est-il effectivement aucun Seigneur qui prétende actuellement assujettir les pêcheurs à la moindre redevance , pas même sous prétexte de droit de port ; le Seigneur d'Esnandes , qui seul dans l'Aunis est reconnu fondé en droit de port & havre , n'ayant point été maintenu par l'Arrêt du Conseil du 8 Août 1730 dans le droit de percevoir de chaque pêcheur traversier arrivant au port d'Esnandes , 5 deniers ou une sole , quoique les habitans d'Esnandes eussent reconnu dans un acte d'assemblée , qu'il jouissoit de cette redevance de temps immémorial.

Enfin , pour ce qui regarde le troisieme objet de notre article , concernant les Seigneurs qui ont prétendu s'attribuer une certaine étendue de mer pour y pêcher à l'exclusion d'autres , il n'est point à présumer qu'aucun Seigneur ait produit des titres de nature à se faire maintenir en possession d'un droit aussi exorbitant que celui-là.

Par rapport à l'Aunis , c'étoit un des chefs de la remontrance que fit , le 28 Mars 1736 , au Siege de l'Amirauté de la Rochelle , le Seigneur de Châtel-Aillon , sous le titre de *droit de pêche* & *défend* ; sur laquelle remontrance il lui fut sauvé à se pourvoir pardevers Sa Majesté , toutes choses néanmoins demeurant en état ; depuis lequel temps il ne paroît pas qu'il ait fait aucun mouvement à cet égard.

Peu de temps auparavant , le Seigneur du Pont de la Pierre , dont la terre est un dénombrement de la Baronnie de Châtel-Aillon , développant cette prétention singulière , avoit jugé à propos d'affirmer la pêche exclusive sur toute l'étendue des greves contiguës à sa Terre ; ce qui étant venu à la connoissance du Procureur du Roi de l'Amirauté , celui-ci prit des conclusions contre lui & contre ses fermiers , suivant lesquelles , par Jugement du 12 Mai 1736 , sans avoir égard audit acte de ferme qui fut déclaré nul & de nul effet , il fut ordonné que le terrain ou espace compris dans la ferme demeureroit libre , ainsi que le reste du rivage de la mer , de façon que chacun pût y pêcher librement , avec les rets & filets permis par l'Ordonnance & les Réglemens ; en conséquence , défenses furent faites audit Seigneur du Pont de la Pierre , de plus à l'avenir affermer ledit droit de pêche , & autrement s'attribuer la pêche exclusive ; & pour l'avoir fait , il fut condamné à la restitution du quadruple des droits par lui perçus à ce sujet , ensemble à l'amende de 1500 liv. Défenses furent faites pareillement à ses fermiers & à tous autres de gêner quiconque dans la liberté de la pêche , sur peine de pareille amende de

de 1500 livres sauvé leurs recours & garantie, dont l'effet fut réduit à la restitution du coût de l'Acte de ferme & aux dépens.

Le Seigneur du Pont de la Pierre, entêté de son prétendu droit, au lieu de recourir d'abord à la clémence & à la générosité de M. l'Amiral, pour lui demander la remise de l'amende prononcée contre lui, prit le parti de l'appel à la Table de Marbre, & ce ne fut qu'après y avoir vu confirmer le Jugement de l'Amirauté de la Rochelle, qu'il se détermina à la démarche qui pouvoit seule faire sa ressource : quoique tardive elle eut son effet ; S. A. S. Monseigneur l'Amiral, ayant bien voulu lui remettre l'amende en plein, suivant l'ordre de remise qu'elle fit expédier à cette occasion, en date du 21 Septembre 1737.

Ce que cet exemple a produit, c'est qu'un autre Seigneur n'a osé renouveler la même prétention, ni rien tenter d'ailleurs au préjudice de la liberté de la pêche.

La conclusion de tout ceci, est qu'aucuns des droits énoncés dans cet article ne peuvent être légitimement prétendus par des Seigneurs ou autres, qu'autant que, sur le vu de leurs titres, ils auront été autorisés à les exercer en vertu de quelq'Arrêt du Conseil, ou de quelque Jugement rendu par Nosseigneurs les Commissaires nommés pour la vérification des droits maritimes.

Mais vraisemblablement peu de Seigneurs se trouveront dans cette hypothèse, puisque le Seigneur Baron de Châtel-Aillon, dont les titres ont été jugés suffisans pour le faire maintenir & garder dans le droit de bris, naufrage & échouement, par Arrêt du Conseil du 27 Septembre 1757, comme il a été observé sur l'art. 26 du tit. des naufrages, n'ont pu lui conserver les autres droits par lui prétendus, *d'eau, pêche, & défend, de rivage, &c.* pour raison desquels droits, le même Arrêt l'a mis hors de Cour ; & qu'à l'égard des Parcs & pêcheries, il a été ordonné, avant faire droit, que procès-verbal feroit dressé par les Officiers de l'Amirauté, en présence du Procureur du Roi, de l'existence actuelle desdites pêcheries, de leur nature & du temps de leur établissement, pour ce fait & rapporté sur l'avis desdits sieurs Commissaires, être par Sa Majesté ordonné ce qu'il appartiendra.

Il y a apparence qu'à cet égard les choses en resteront là, & que le Seigneur de Châtel-Aillon abandonnera sa prétention par rapport aux pêcheries.

ARTICLE X.

FAisons pareillement défenses à tous Gouverneurs, Officiers & Soldats des Isles & des Forts, Villes & Châteaux construits sur le rivage de la Mer, d'apporter aucun obstacle à la pêche dans le voisinage de leurs Places, & d'exiger des Pêcheurs, argent ou poisson pour le leur permettre ; à peine contre les Officiers de perte de leurs emplois, & contre les Soldats de punition corporelle.

Sous ces mots : & à tous autres, employés dans l'article précédent, étoient évidemment comprises les personnes dénommées dans celui-ci ; mais le Législateur leur ayant déjà fait défenses particulières de rien entreprendre sur

la Charge d'Amiral, de prendre connoissance des bris & naufrages, & de s'en attribuer aucuns droits, à raison de leurs Offices & Commissions, &c. conformément aux art. 450 & 451 de l'Ordonnance du mois de Janvier 1629: il a jugé qu'il convenoit d'autant plus ici de leur faire tout de même des défenses à part, de troubler la liberté de la pêche, & de rançonner en quelque sorte les pêcheurs de leurs districts, que c'est là un point sur lequel il a toujours été le plus difficile de les ramener à la règle. Il en est même encore aujourd'hui qui ne sont pas à l'abri de tout reproche à cet égard, & l'abus continuera, nonobstant que ces défenses aient encore été réitérées par l'art. 14 du tit. 10 de la Déclaration du Roi, du 18 Mars 1727, tant que les Pêcheurs n'oseront pas s'en plaindre.

ARTICLE XI.

L Es parcs & bouchots qui se trouveront construits à l'embouchure des rivières navigables, ou sur les greves de la mer, à deux cens brasses du passage ordinaire des vaisseaux & au-dessous, seront démolis aux frais des Propriétaires.

L E Commentateur a raison d'ajouter » quand même ils seroient bâtis avant » l'année 1544 » parce que des parcs & bouchots qui ne seroient pas à deux cens brasses de distance du passage ordinaire des vaisseaux, étant jugés nécessairement nuisibles à la navigation, ne pourroient être conservés, de quelque ancienneté que fût leur établissement, fussent-ils même appuyés d'un acte de concession du Roi, en bonne forme, parce que une concession, en pareil cas, n'auroit pu être obtenue que par surprise.

La disposition de cet article au reste, a été expressément renouvelée par l'Arrêt du Conseil, du 2 Mai 1739, art. 10, & par le Jugement de Nosseigneurs les Commissaires nommés pour la vérification des droits maritimes, du 22 Avril 1741.

Il y a plus, & la même distance de deux cens brasses du passage ordinaire des vaisseaux doit être aujourd'hui observée par tous Pêcheurs avec des rets sédentaires; c'est-à-dire, attachés à des pieux, piquets ou piochons, suivant la règle générale établie dans la Déclaration du Roi, du 18 Mars 1727, titre 10, article premier, confirmée par l'article 14 dudit Arrêt du Conseil du 2 Mai 1739; & cela à peine, comme dans l'article qui suit, de confiscation des rets & filets, pieux, piquets ou piochons, de cinquante livres d'amende, & de réparation des pertes & dommages que ces pêcheries auroient causé.

De sorte qu'en pareille occurrence, non-seulement les Pêcheurs en contravention ne seront pas en droit de demander, par contribution ou autrement, la réparation des avaries que leurs filets auroient soufferts par l'abordage des vaisseaux; mais qu'au contraire, ils seront tenus de tout le dommage que les vaisseaux auroient reçu par cet abordage. *Vide supra*, l'article 6, titre 2 du livre premier.

ARTICLE XII.

FAifons défenses à tous ceux qui font leur pêche avec des guideaux, de les tendre dans le passage ordinaire des vaisseaux, ni à deux cens brasses près, à peine de faïsse & confiscation des filets, de cinquante livres d'amende, & de réparation des pertes & dommages que les guideaux auront causés.

IL vient d'être observé que ce n'est plus seulement pour la pêche avec des guideaux, qui font des filets posés entre deux pieux assez gros, qu'il est défendu d'en user plus près de deux cens brasses du passage ordinaire des vaisseaux; mais que les défenses s'étendent à tout autre pêche qui se fait avec des filets sédentaires.

Du reste, dans le titre 5 de la Déclaration du Roi, du 18 Mars 1727, il y a de nouvelles regles établies pour la pêche avec des guideaux.

ARTICLE XIII.

ORdonnons que les pieux pour tendre les guideaux qui se trouveront plantés dans le passages des vaisseaux, ou à deux cens brasses près, seront arrachés quinzaine après la publication de la présente Ordonnance, aux frais des Propriétaires, & à la diligence de nos Procureurs en chacun Siege, à peine d'interdiction de leurs Charges.

LA disposition de cet article est naturellement applicable à toute pêcherie qui se trouvera en contravention à notre Ordonnance & aux Réglemens postérieurs, dont l'exécution est toujours recommandée aux Officiers de l'Amirauté, avec injonction aux Procureurs du Roi d'y veiller.

ARTICLE XIV.

VOulons que le procès soit fait & parfait à ceux qui replanteront des pieux aux mêmes lieux d'où ils auront été arrachés, en exécution de la présente Ordonnance, & que les délinquants soient condamnés au fouet.

LA rigueur de la peine mesurée sur l'importance de l'objet, à contenu les Pêcheurs, de maniere qu'aucun n'a été assez imprudent pour se mettre dans le cas de la subir; du moins je n'en ai pas vu d'exemple.

Aaaaa ij

ARTICLE XV.

L Es Pêcheurs dont les pieux & les guideaux auront été ôtés comme nuisibles à la navigation, ou les pêcheries démolies, seront déchargés de toutes rentes & redevances qu'ils pouvoient devoir pour raison de ce, à notre Domaine ou à quelques Seigneurs particuliers, auxquels nous faisons défenses, ainsi qu'à nos Receveurs, d'en exiger le payement, à peine de concussion.

L A dernière réflexion du Commentateur, sur cet article, est pour le moins un hors d'œuvre; il falloit se contenter d'observer qu'il est en effet de toute justice que le Détenteur d'une pêcherie à demeure, dont la démolition est ordonnée, soit comme nuisible à la navigation, soit pour n'être pas assez ancienne, demeure déchargé de plein droit, de toutes les rentes & redevances Seigneuriales ou autres, qu'il devoit pour raison de cette même pêcherie.

Aussi dans toutes les occasions où la démolition de quelques pêcheries a été ordonnée, cette décharge a-t-elle toujours été prononcée relativement au présent article, qui n'a fait en cela que renouveler l'article 84 de l'Ordonnance de 1584. Il y a entr'autres preuves de ceci, l'Arrêt du Conseil déjà tant de fois cité, du 2 Mai 1739, article 3, & le Jugement de Nosseigneurs les Commissaires également cité plusieurs fois, en date du 22 Avril 1741.

ARTICLE XVI.

F Aisons aussi défenses à toutes personnes de se servir de bouteux ou bout de quièvres, ruches, paniers & autres engins pour prendre Crevettes, Grenades ou Salicots, depuis le premier Mars jusqu'au dernier du mois de Mai; & de pêcher en aucune saison de l'année avec Colerets, Seynes ou autres semblables filets qui se traînent sur les greves de la mer, à peine d'amende arbitraire, faisie & confiscation des filets, pour la première fois, & de punition corporelle en cas de récidive.

L A première partie de cet article concernant les *bouteux ou bout de quièvres, ruches, paniers, &c.* a reçu quelques changemens par la Déclaration du Roi, du 18 Mars 1727, titre 7, où en même temps la maille de cette sorte de ret, & la manière de s'en servir ont été réglées.

Il y est prescrit entr'autres choses, qu'il ne pourra pas plus en être fait usage; dans les mois de Juin, Juillet & Août, que depuis le premier Mars jusqu'au dernier du mois de Mai.

Du reste, il est permis de faire la pêche des Crevettes ou Salicots durant

toute l'année, avec la chaudiete & autres instrumens sédentaires; pourvu que les mailles des filets qui seront attachés auxdits instrumens, ayent au moins fix lignes en quarré.

Quant à la seconde partie de notre article, qui, avec la Seyne déjà proscrire par l'article 83 de l'Ordonnance de 1584, réprouve de même tous autres filets traînants sur les greves de la mer; sa disposition a été expressément renouvelée tant par la Déclaration du Roi, du 23 Avril 1726, article 19 & 22, que par l'autre Déclaration, ci-dessus, du 18 Mars 1727, article 2, titre 10, & cela sous des peines plus grandes encore que celles portées par le présent article; puisque outre la confiscation des bateaux, rets, filets & poissons, avec une amende de cent livres contre les Maîtres, il doit être déclaré déchu de sa qualité de Maître, sans pouvoir en faire aucunes fonctions à l'avenir, ni même être reçu Pilote l'ameur ou locman; & qu'en cas de récidive, il doit être condamné aux galères, pour trois ans.

De tous les filets traînants, celui qu'on appelle Seyne, est le plus dangereux, parce qu'il n'est pas possible que le plus petit poisson en échappe; cependant c'est celui-là précisément, que les personnes de quelque rang que ce soit, qui veulent prendre le plaisir de la pêche sur les greves, affectent de se servir, malgré les défenses de l'Ordonnance, & les exemples de confiscation assez fréquens des Seynes qui sont saisies. Les personnes en place & de caractère, devroient du moins s'en abstenir, pour ne pas partager avec le peuple ce reproche humiliant: *nitimur in vetitum*, &c.

ARTICLE XVII.

DÉfendons en outre de faire Parcs, Ravoirs & Venets, dont les mailles soient de moindre grandeur que celle ci-dessus, & de faire des Seynes & Colerets, en vendre ou receler, à peine de vingt-cinq livres d'amende.

IL n'est point de Fabricant de filets, qui ne se conformât pour la maille à l'Ordonnance & aux Réglemens, si les Pêcheurs étoient d'humeur de s'en contenter. C'est donc parce que ceux-ci veulent toujours avoir des filets de maille frauduleuse, que les Fabricans les servent dans leur goût. Mais si les premiers sont les plus coupables, la transgression de la loi, de la part des autres, n'en mérite pas moins une punition. Elle n'est ici que de vingt-cinq livres d'amende, tant pour les filets dont les mailles sont au-dessous de la grandeur prescrite, que pour les Seynes & autres filets totalement prohibés. Mais elle a été portée à trois cens livres, outre la confiscation, par l'article 23 de la Déclaration du 23 Avril 1726, par rapport aux filets traînants, & à pareille somme de trois cens livres, outre la confiscation, par l'art. 7, tit. 10 de la Déclaration du 18 Mars 1727; & par l'art. 16 de l'Arrêt du Conseil, du 2 Mai 1739, en ce qui concerne les filets de maille non conforme à celle prescrite. Du reste, l'amende est encourue tout de même, & par ceux qui vendent de ces filets, & par ceux qui les recellent.

ARTICLE XVIII.

Faisons pareillement défenses, & sous les mêmes peines, de *dreiger* dans les *moulières*, d'en racler les fonds avec couteaux & autres semblables ferremens, d'arracher le *frai des moules*, & d'enlever celles qui ne sont pas encore en état d'être pêchées.

Dreiger. Cela ne veut pas dire ici pêcher avec le filet nommé *Dreige*, dont il a été parlé fort au long sur l'article 4 du titre précédent; c'est se servir d'un filet particulier pour la pêche du coquillage, en bateau. Ce filet disposé en forme d'arc, à l'orifice est armé de fer; on l'appelle *Drague* en Aunis.

C'est donc avec cet instrument qu'il est défendu de *dreiger* ou *draguer* dans les *moulières*; mais l'usage n'en est pas absolument interdit: il est permis d'en user pour la pêche de l'huître, conformément à l'art. 85 de l'Ordonnance de 1584, renouvelée, en cette partie, par l'article 36 de la Déclaration du Roi, du 23 Avril 1726.

Moulières. Ce sont les endroits où les moules se trouvent en abondance sur les grèves de la mer. C'est ordinairement entre les rochers & sur la banche. On en voit néanmoins sur les terrains vaseux, & ce sont celles-là qui sont les plus propres pour les bouchots.

Il y a des *moulières* qui découvrent de basse mer, & d'autres qui ne découvrent point. La manière d'y pêcher les moules est différemment prescrite par la Déclaration du Roi, du 18 Décembre 1728, qui, quoique rendue particulièrement pour les provinces de Flandres, Pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie, contient néanmoins des dispositions qui doivent servir de règle par-tout.

Telle est entr'autres celle de l'article premier du titre 3, qui, en défendant comme notre article, de *dreiger* dans les *moulières*, augmente l'amende de moitié pour la première fois, & la porte à cent livres en cas de récidive; le tout outre la confiscation des bateaux & instrumens, ensemble des moules qui auront été pêchées.

Mais pour ce qui est de l'article 2 du même titre, qui défend, sous plus grandes peines encore, de faire aucun dépôt de moules dans des réservoirs ou parcs: il ne faut l'entendre, suivant le préambule, que des dépôts momentanés qui se font par les Marchands en attendant la vente, sans en faire aucune application aux parcs appelés bouchots, où l'on eleve des moules; attendu que ces parcs, bien loin de nuire au *frai des moules*, servent précisément à le conserver, & à donner aux moules un degré d'accroissement & de bonté, qu'elles n'acqueroient pas étant laissées dans les *moulières* sur les grèves.

C'est par cette considération qu'il a paru juste de permettre aux Propriétaires des bouchots d'enlever, des *moulières*, ces petites moules qu'ils appellent *nourrain* ou *norrain*, pour peupler ou repeupler les bouchots; à condition toutefois de ne les employer qu'à cet usage.

Il est arrivé de là, qu'en Aunis, la pêche des moules a toujours été abondante & par conséquent d'une grande ressource pour le peuple.

Le frai des moules. On conçoit qu'il est extrêmement intéressant de le conserver ; & c'est pour cela que notre article défend de racler les fonds des moulins avec des couteaux ou autres semblables ferremens , & d'enlever les moules qui ne sont encore en état d'être pêchées. C'est aussi ce qui a été confirmé par la Déclaration du Roi, du 18 Décembre 1728, en y ajoutant de nouvelles dispositions.

La conservation du frai du poisson n'étant pas moins intéressante, c'est pour cela aussi que de tout temps, il a été fait défenses de pêcher avec des filets capable de le retenir, comme il résulte de l'article 85 de l'Ordonnance de 1585. C'est encore dans cette vue que notre Ordonnance a réglé la maille des filets, & a interdit l'usage de tous les filets traînans ; mais parce que l'abus de la pêche avoit augmenté dans la suite à tel point, que l'on se plaignoit par-tout de la disette du poisson, intervint la Déclaration du Roi, du 23 Avril 1726.

Il en a été beaucoup parlé ci-dessus ; il ne s'agit ici que des dispositions qu'elle contient par rapport au frai du poisson.

L'article 28 défend aux Pêcheurs & à tous autres, sous les peines portées par l'article premier, de pêcher de quelque manière que ce puisse être » aucun » frai de poisson, connu sous le nom de blanchemelle, menuisse, faumonelle, » guildre, manne, semence ; & sous quelque autre nom & dénomination que » ce puisse être, d'en saler ni d'en vendre sous quelque prétexte & pour quel- » que usage que ce soit.

Par l'article 29, il est défendu à tous Marchands Marayeurs, Poissonniers, Vendeurs & Regrattiers de poisson, d'acheter ni exposer en vente aucun frai de poisson, à peine de cinquante livres d'amende. La Déclaration du 24 Décembre suivant, article 6, dit : pour la première fois, & de punition corporelle en cas de récidive.

Les peines portées par l'article 30, sont tout autrement sévères ; mais aussi elles tombent sur des cas tout autrement punissables : elle regardent ceux qui portoient la prévarication jusqu'à enlever le frai du poisson » soit pour nourrir » les porcs, volailles & autres animaux, fumer & engraisser les terres & le » pied des arbres, & pour tout autre usage que ce puisse être ». Il ne faut donc pas être étonné de voir que tout cela y soit défendu, » à peine de confiscation » des chevaux & harnois, & de cinq cens livres d'amende pour la première » fois, & de punition corporelle, en cas de récidive.

L'article 31 est remarquable singulièrement, en ce qu'il y est déclaré » que » sous le nom de *frai du poisson*, sont compris tous les petits poissons nouvel- » lement éclos, & qui n'auront pas *trois pouces de longueur, au moins, entre » l'œil & la queue.*

Il est une sorte de poisson de petite espèce nommé *blanche* ou *blaquet*, qui n'a pas régulièrement plus de trois pouces & demi de long. Comme la Déclaration de 1726, ne l'avoit pas nommé placé au rang de ceux réputés frai de poisson, & qu'il sembloit même en être excepté comme ayant plus de trois pouces de longueur ; les Pêcheurs se croient autorisés à en continuer la pêche dans les parcs avec un filet vulgairement appelé *Saveneau*, ou plutôt *haveneau*, dont les mailles n'ont au plus que six à sept lignes de large ; au moyen duquel filet, poussé en avant & raclant les fonds, les Pêcheurs prennent ou écrasent le frai du poisson.

Par là les précautions que le Roi avoit prises par sa Déclaration du 23 Avril, pour la conservation du frai du poisson, se trouvant éludées, Sa Majesté se déterminà à porter une autre Ordonnance le 2 Septembre de la même année 1726, par laquelle elle proscrivit absolument la pêche de ce poisson nommé *blanche* ou *blaquet*, dans les parcs & ailleurs, sur peine de confiscation des filets & poissons, & de cent livres d'amende pour la première fois, & en cas de récidive de trois ans de galères. Il fut ordonné en outre que le parc où il auroit été pêché deux fois cette espèce de poisson, seroit démoli sans pouvoir être rétabli par la suite, &c.

Cette Déclaration fut suivie d'une autre sur le même objet, en date du 24 Décembre de la même année. Toutes les dispositions de celle du 23 Avril, concernant le frai du poisson, y ont été appliquées à ce poisson appelé *blanche* ou *blaquet*; du reste, les peines portées par celle du 2 Septembre y ont été rappelées, & il y a été ajouté d'autres dispositions qui importent de connoître; c'est pourquoi toutes ces pièces seront transcrites à la suite du dernier article du présent titre.

Il n'étoit pas possible de prendre de plus justes mesures pour empêcher la destruction du frai du poisson, & du poisson du premier âge. Cependant cette précieuse ressource pour le rétablissement de la pêche, par l'empoissonnement des côtes, est altérée journellement. Le mal est, d'un côté, que la multiplicité des écluses & bouchots, ne permet pas aux Officiers de l'Amirauté de reconnoître les contraventions qui s'y commettent dans ce genre, à la faveur de ce dangereux filet appelé *haveneau*, dont ils ne peuvent abolir l'usage, quelque soin qu'ils prennent d'en faire la recherche dans les maisons des pêcheurs, pour le confisquer & faire brûler: & d'un autre côté que leur inspection sur le poisson, est bornée à celui qui se trouve en bateau, sur le rivage ou sur les grèves, ou dans les maisons des Pêcheurs, sans aucune extension sur celui qui est exposé en vente dans les marchés ou places publiques des Villes & des Bourgs; la police en cette partie, étant confiée aux Juges ordinaires de police qui, pour le dire en passant & sans dessein de blesser personne, sont d'une indifférence, sur ce point, qui n'est pas concevable.

Dès que la Déclaration du 23 Avril 1726, parut, les Officiers de l'Amirauté représentèrent que le moyen le plus sûr, ou plutôt l'unique, pour empêcher que le frai du poisson ne fût exposé publiquement en vente; c'étoit de leur en attribuer la connoissance en quelque endroit que l'exposition en fût faite; mais il leur fut répondu que dans les marchés des Villes & Bourgs, la connoissance en appartenoit aux Officiers ordinaires de Police; & cela a été nettement décidé par l'art. 12 de la Déclaration du 24 Décembre 1726. Il fut enjoint néanmoins en même temps à ceux-ci, par l'art. 13, d'informer le Procureur du Roi de l'Amirauté, dans l'étendue de laquelle ils auroient surpris du frai de poisson, du nom des Pêcheurs qui l'auroient vendu aux Marchands, Chasse-marées, Marayeurs & autres; mais jusqu'à présent on n'en a point vu d'exemple, quoique tous les jours on voye étalé dans les marchés, sur tout campagne, du frai de poisson.



ARTICLE XIX.

DEclarons les peres & meres responsables des amendes encourues par leurs enfans, & les maîtres de celles auxquelles leurs valets & domestiques auront été condamnés pour contravention aux articles du présent titre.

L'Article septieme de la Declaration du Roi du 24 Décembre 1726, le quinzieme, titre 10 de celle du 18 Mars 1727, & le troisieme, titre quatre de celle du 18 Décembre 1728, ajoutent après ces mots : *enfans*, ceux-ci : *qui demeureront encore avec eux*; & cela est juste, les peres & meres ne pouvant naturellement être responsables des prévarications de leurs enfans sur le fait de la pêche ou autrement, comme réputés leur en avoir donné l'ordre, ou y avoir consenti, qu'autant que leurs enfans demeurent avec eux.

Mais par identité de raison, notre article est extensible aux pillages qui se font en cas de naufrage ou échouement, & à toute contravention aux Réglemens de police concernant les ports & havres.

Et parce que les peres & meres, maîtres & maîtresses sont ainsi déclarés responsables des amendes encourues par leurs enfans ou leurs domestiques, il s'ensuit qu'ils peuvent être assignés conjointement avec eux, pour subir la condamnation de l'amende aussi avec eux; & même si les enfans ou domestiques ne sont pas émancipés, les peres & meres, maîtres & maîtresses peuvent être poursuivis seul à ce sujet.

Si les condamnations n'ont été prononcées que contre les enfans ou domestiques, en vertu de cet article, les peres & meres, maîtres & maîtresses, peuvent être appelés ensuite pour voir déclarer ces condamnations communes avec eux & exécutoires contr'eux, même par corps, à l'égard des hommes, attendu qu'il s'agit là d'un délit ou quasi délit, & sur leurs biens.

ARTICLE XX.

Permettons aux Officiers de l'Amirauté d'appliquer le tiers des amendes au payement des frais faits pour parvenir aux condamnations.

On a cru, peut-être, exciter d'autant plus par-là la vigilance des Officiers de l'Amirauté; & c'est précisément ce qui a rendu moins fréquentes les condamnations d'amendes sur cette matiere, de peur qu'on ne les accusât de se conduire en cela, plus par leur intérêt personnel, que par zele pour le bien public.

La crainte de ce reproche les a engagés presque toujours à se contenter de faire brûler les filets prohibés, conformément à l'article qui suit, & il n'a été

question d'amende que dans les cas de récidive, où il paroït entré de l'opiniâtreté. Par-là ils ont fait, à leurs dépens les visites qu'ils sont obligés de faire sur les côtes, & ils ont eu pour dédommagement, la consolation de voir qu'ils n'en étoient que plus estimés de ceux mêmes qui d'abord se plaignoient de la rigueur de leur police.

ARTICLE XXI.

Leur enjoignons de faire brûler toutes les Seynes, Colerets, & autres filets qui ne seront de la qualité portée par la présente Ordonnance, à l'effet de quoi ils seront tenus, à peine d'interdiction de leurs Charges, de faire, de mois en mois, leur visite sur les côtes, & de temps en temps la perquisition dans les maisons des Pêcheurs & autres riverains de la mer.

Ce ne sont pas seulement les filets totalement prohibés, tels que ceux appellés Seynes, Colerets, Haveneaux & autres filets traînants, qu'il est enjoint aux Officiers de l'Amirauté de faire brûler; ce sont encore tous les rets & filets qui n'ont pas la maille prescrite par l'Ordonnance & Règlement. Sur ce dernier objet néanmoins, lorsque la maille est peu au-dessous de la grandeur marquée, il est permis de faire grace au Pêcheur qui s'en trouve saisi, à condition qu'il lui en substituera un plus régulier dans un délai compétent qui lui est assigné, & M. le Comte de Maurepas a toujours approuvé cet arrangement, principalement par ses Lettres des 18 Février 1738 & 5 Juillet 1740.

Comme ce n'est guere qu'en se transportant dans les endroits où se fait la pêche, & dans les maisons des Pêcheurs & autres Riverains de la mer, que les Officiers de l'Amirauté peuvent découvrir ces filets prohibés ou défectueux, cet article leur avoit ordonné, à peine d'interdiction de leurs charges, de faire de mois en mois leur visite sur les côtes, & de temps en temps leur perquisition dans les maisons des Riverains; mais comme il est des pays où les chemins ne permettent pas d'aller visiter les côtes tous les mois, & que d'ailleurs des visites aussi multipliées étoient trop à charge aux Officiers de l'Amirauté, peu à peu, le Roi a bien voulu en diminuer le nombre.

Par l'article 24 de la Déclaration du 23 Avril 1726, ces visites furent réduites, à quatre par an, de trois mois en trois mois; & enfin elles ont été bornées à deux seulement, l'une au mois de Mars, l'autre au mois de Septembre; par les art. 9 & 10, tit. 10 de la Déclaration du 18 Mars 1727.

Dans l'une & dans l'autre Déclaration, au reste aussi-bien que dans l'art. 22 de l'Arrêt du Conseil du 2 Mai 1739, il est permis aux Officiers de l'Amirauté de faire leur visite & perquisition, non-seulement dans les maisons des Pêcheurs, mais encore dans celles de tous les Riverains de la mer, privilégiés & non privilégiés, qui pourront être soupçonnées d'avoir des filets défendus; desquelles visites il leur est enjoint de dresser des procès-verbaux, d'en en-

voyer une expédition au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, quinzaine après.

Ces visites ne doivent pas se borner à l'examen des rets & filets ; elles s'étendent encore à l'état des écluses & bouchots & autres pêcheries exclusives, pour examiner si elles sont tenues conformément à l'Ordonnance & aux Réglemens, & s'il n'y a point de prévarication du côté des engins & instrumens, qu'il est permis d'y employer.

Comme les Officiers de l'Amirauté sont alors en plein exercice de police, ils jugent aussi les contraventions *de plano*, sans aucune forme de procédure, contre l'avis du Commentateur. En conséquence, après s'être fait rapporter les filets & engins prohibés, trouvés chez les pêcheurs ou ailleurs, il les condamnent au feu, ce qui s'exécute sur le champ en leur présence, ces sortes de Jugemens étant exécutoires sans appel.

Ce n'est que par rapport aux condamnations d'amendes, qu'il faut employer la forme de la procédure, & que l'appel est recevable : mais nonobstant l'appel, & toutefois sans y préjudicier, les condamnations » sont exécutoires jusqu'à la » somme de trois cens livres, sans qu'il puisse être accordé de défenses, même » lorsque l'amende sera plus forte, que jusqu'à concurrence de ce qui excédera » ladite somme de trois cens livres.

Au surplus, » ceux qui appelleront desdites Sentences seront tenus de faire » statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement, dans » un an du jour de la date d'icelui, sinon & à faute de ce faire, ledit temps » passé, ladite Sentence sortira son plein & entier effet, & l'amende sera distribuée conformément à ladite Sentence, & le dépositaire d'icelle bien & » valablement déchargé.

Telles sont les dispositions des art. 34 & 35 de la Déclaration du 23 Avril 1726 ; des art. 14 & 15 de celle du 24 Décembre de la même année ; des art. 1 & 2, titre 11 de celle du 18 Mars 1727 ; des art. 1 & 2, tit. 4 de celle du 18 Décembre 1728, & des art. 17 & 18 de l'Arrêt du Conseil du 2 Mai 1739.

DECLARATION DU ROI,

QUI défend la pêche du poisson nommé Blanche ou Blacquet.

Donnée à Fontainebleau le 2 Septembre 1726.

REGISTRÉE EN PARLEMENT.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Nous aurions été informés que la pêche du poisson nommé blanche ou blacquet, qui se pratique dans les parcs, cause la destruction du frai du poisson & du poisson du premier âge, en ce que cette blanche ou blacquet n'ayant pas plus de trois pouces & demi de long, un demi ponce & quelques lignes de large,

& n'étant épais que d'environ trois lignes, les Pêcheurs sont obligés de se servir pour faire cette pêche dans les parcs, d'un filet vulgairement appelé faveneau, qu'ils poussent devant eux en racleant les fonds, & dont les mailles sont au plus de six à sept lignes de large, avec lequel ils prennent quantité de frai de poisson, & de poisson du premier âge, lequel périt aussi-tôt qu'on y touche, & qu'il est froissé : ces Pêcheurs se croyant

B b b b ij

autorisés à pratiquer cette pêche, parce que quoique nous ayons défendu par notre Déclaration du 23 Avril dernier la pêche du frai du poisson, Nous avons déclaré en même-temps comprendre seulement sous le nom de frai, tous les petits poissons nouvellement éclos, & qui n'auront pas trois pouces de longueur au moins, entre l'œil & la queue; mais comme la pêche de la blanche ou blacquet empêcheroit nos sujets de tirer l'utilité qu'ils doivent attendre de la défense que nous avons faite par notre Déclaration: à ces causes, de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, Nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces présentes signées de notre main, disons, déclarons, ordonnons, voulons & nous plaît, que la pêche du poisson nommé blanche ou blacquet, ne puisse être faite dans les parcs, ni ailleurs, à peine contre les contrevenans de confiscation des rets, filets & poisson, & de cent liv. d'amende pour la première fois, & en cas de récidive de trois ans de galères: voulons que le parc où il aura été pêché deux fois de ladite blanche ou blacquet, soit démolí, sans pouvoir être rétabli par la suite, pour quelque cause ou sous quelque prétexte que ce soit, & que le propriétaire d'icelui soit privé du droit de parc: défendons à tous marchands, chasse-marées, marayeurs, poissonniers, vendeurs & regratiers de poisson, d'acheter & exposer en vente aucune blanche ou blacquet, à peine de cinquante liv. d'amende.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les Gens tenans nos Cours de Parlement, que ces présentes ils fassent lire, publier & registrer, même en temps de vacations, & le contenu en icelle garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens, clameur de Haro, Charte-Normande & autres choses à ce contraires, auxquelles nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes. Voulons qu'aux copies d'icelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers Secrétaires, soit ajoutée comme à l'Original. Car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donnée à Fontainebleau, le deuxième jour du mois de Septembre, l'an de grace mil sept cent vingt-six, & de notre regne le douzième. *Signé,* LOUIS, *Et plus bas,* par le Roi, PHELYPEAUX.

Registrées, ouï, & ce requerant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur, à la charge que le présent enregistrement sera réitéré au lendemain de la S. Martin, & copies collationnées envoyées aux Sieges des Amiraautés du ressort, pour y être lues, publiées & registrées. Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement en vacations, le 23 Octobre mil sept cent vingt-six.

Signé, Y S A B E A U.

DÉCLARATION DU ROI,

QUI défend la Pêche, le transport & la vente du Poisson nommé Blanche ou Blacquet, & du frai du poisson de mer.

Donnée à Versailles, le 24 Décembre 1726.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Un des moyens des plus certains pour parvenir à rétablir l'abondance de la pêche du poisson de mer, étant d'empêcher la destruction du frai & des poissons du premier âge, Nous aurions, par notre Déclaration du 23 Avril dernier défendu l'usage de tous les filets trainans à la mer, sur les bords des côtes & aux embouchures des rivières, parce que l'opération de ces filets qui grattent & labourent les fonds sur lesquels ils traînent, détruit nécessairement le frai; Nous aurions aussi par les articles XXVIII,

XXIX & XXX de cette même Déclaration, fait défenses de pêcher ni faire pêcher, exposer en vente, ni acheter, enlever ou faire enlever aucun frai de poisson connu sous quelque nom & dénomination que ce puisse être, pour quelque usage que ce soit; Nous aurions encore par notre Déclaration du 2 Septembre dernier, défendu la pêche du poisson nommé blanche ou blacquet, qui ne pouvoit se faire sans prendre & faire périr en même temps beaucoup de frai qui se trouve toujours confondu avec cette blanche, & étant informé que nonobstant ces dispositions, les Pêcheurs continuent de faire la

pêche du frai du poisson, & qu'il s'en vend publiquement dans plusieurs villes de notre royaume; nous avons résolu de renouveler les défenses que nous avons faites à cet égard, & d'imposer des peines plus sévères contre ceux qui y contreviendront. A ces causes & autres, à ce Nous mouvans, de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, Nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces présentes signées de notre main, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Faisons défenses aux Pêcheurs, faisant leurs pêches à la mer, & à tous autres, de pêcher ou faire pêcher avec quelques sortes de filets, instrumens & engins que ce soit, ni de quelque manière que ce puisse être, le poisson nommé blanche ou blacquet, ni aucun frai de poisson connu sous les noms de blanche, melie, menulle, faumonelle, guildre, manne, semence, & sous quelque autre nom & dénomination que ce puisse être, d'en saler ni d'en vendre, sous quelque prétexte & pour quelque usage que ce soit, à peine de confiscation des bateaux, rets, filets, engins, instrumens & poissons, & de cent livres d'amende contre le maître, & icelui déclaré déchu de sa qualité de maître, sans pouvoir jamais en faire aucunes fonctions, ni être reçu pilote, pilote lamineur, ou locman, & en cas de récidive, de trois ans de galère.

II. Faisons pareillement défenses, sous les mêmes peines, aux pêcheurs riverains, tendeurs de basse eau, & à tous autres faisant leurs pêches le long des côtes & aux embouchures des rivières, de pêcher ou faire pêcher, saler ou vendre ledit poisson nommé blanche ou blacquet, ni aucun frai de poisson.

III. Défendons aussi, sous les mêmes peines, à tous pêcheurs fermiers des parcs & d'autres pêcheries exclusives, de pêcher ou faire pêcher dans l'enceinte desdits parcs ou pêcheries exclusives, de saler ni vendre ledit poisson nommé blanche ou blacquet, ni aucun frai de poisson, de quelque nature qu'il soit.

IV. Ordonnons que les parcs & autres pêcheries exclusives où il aura été pêché deux fois dudit poisson nommé blanche ou blacquet, ou du frai de poisson, seront détruits sans pouvoir être rétablis par la suite pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce soit, & que les propriétaires d'iceux soient privés du droit de parc & de pêche exclusive.

V. Faisons défenses à toutes personnes de quelque qualité & condition qu'elles puissent être, d'enlever ou faire enlever le poisson nommé

blanche ou blacquet, ni aucun frai de poisson, soit pour nourrir les porcs, volailles & autres animaux, fumer & engraisser les terres & le pied des arbres, & pour tout autre usage que ce puisse être, à peine de confiscation des chevaux & harnois, & de cinq cens livres d'amende pour la première fois, & de punition corporelle en cas de récidive.

VI. Défendons à tous Marchands, Chasse-marées, Marayeurs, Poissonniers, Vendeurs, Regrattiers de poisson & à tous autres, ensemble à tous Receveurs, Commis & autres chargés de la vente du poisson forain & étranger, d'acheter ni d'exposer en vente le poisson nommé blanche ou blacquet, ni aucun frai de poisson, à peine de saisie & confiscation, & de 50 liv. d'amende pour la première fois, & de punition corporelle en cas de récidive.

VII. Déclarons les peres, meres & chefs des familles, responsables des amendes encourues par leurs enfans & autres qui demeureront encore avec eux, & les maîtres, de celles auxquelles leurs valets & domestiques auront été condamnés pour contravention aux présentes.

VIII. Dans le cas où la peine des galères est ordonnée contre les hommes, la peine du fouet & du bannissement à temps ou à perpétuité sera ordonnée contre les femmes, les filles & les veuves, suivant la qualité du délit.

IX. Déclarons comprendre sous le nom de frai de poisson, tous les petits poissons nouvellement éclos, & qui n'auront pas trois pouces de longueur, au moins, entre l'œil & la queue: permettons néanmoins aux Pêcheurs & à tous autres, de défouir des fables qui restent à sec de basse mer, les poissons qui s'enfablent, pour servir d'appas à leurs pêches, tels que sont les éguilles, équilles, lançons & autres poissons de semblable espèce.

X. Ordonnons aux Officiers des Amirautés, chacun dans leur ressort, de veiller exactement à ce qu'il ne soit point pêché du poisson nommé blanche ou blacquet, ni aucun frai de poisson; qu'il n'en soit point aussi débarqué sur les greves, quais, ports & havres: & seront les délinquans poursuivis à la requête & diligence de notre Procureur à leur Siège.

XI. Enjoignons à nos Procureurs dans les Amirautés de donner avis aux Officiers des Classes, des maîtres qui pour contravention aux présentes, seront déclarés déchus de leur qualité de maître; & sur ledit avis, voulons que lesdits Officiers des Classes les rayent du registre des maîtres, les portent sur celui des matelots, & les commandent en cette qualité pour servir sur nos vaisseaux.

XII. Ordonnons à tous les Officiers chargés de la police dans les Villes de notre Royaume, d'empêcher la vente & le transport du poisson nommé blanche ou blacquet & du frai de poisson, dans les lieux & endroits qui sont de leur compétence, & seront les délinquans poursuivis à la requête & diligence de notre Procureur à leur Siege.

XIII. Leur enjoignons d'informer notre Procureur du Siege de l'Amirauté dans laquelle ledit poisson nommé blanche ou blacquet, où le frai de poisson aura été pêché, du nom des Pêcheurs qui l'auront vendus auxdits Marchands, Chasse-marées, Marayeurs, Poissonniers, vendeurs, & regratiers de poisson.

XIV. Les Sentences qui interviendront contre les délinquans seront exécutées pour les condamnations d'amendes, nonobstant l'appel, & sans préjudice d'icelui, jusqu'à concurrence de trois cens livres, sans qu'il puisse être accordé de défenses, même lorsque l'amende sera plus forte, que jusqu'à concurrence de ce qui excédera ladite somme de trois cens livres.

XV. Ceux qui appelleront desdites Sentences seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui, sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, ladite Sentence sortira son plein & entier effet, & l'amende sera distribuée conformément à ladite Sentence, & le dépositaire d'icelle bien & valablement déchargé. Si donnons en mandement

à nos amés & féaux Conseillers, les Gens tenans nos Cours de Parlement, que ces présentes ils fassent lire, publier & registrer, & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens, clameur de Haro, Charte-Normande, & autres choses à ce contraires auxquelles Nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes : voulons qu'aux copies d'icelles, collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers Secrétaires, foi soit ajoutée comme à l'original : car tel est notre plaisir ; en témoin de quoi nous avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donnée à Versailles, le vingt-quatrième jour de Décembre, l'an de grace mil sept cent vingt-six, & de notre regne le douzième. *Signé, LOUIS, & plus bas ;* par le Roi, *PHELYPEAUX.*

Vu au Conseil, *LE PELLETIER.* Et scellé du grand sceau de cire jaune.

Registré, ouï & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécuté selon sa forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Bailliages, Sénéchaussées & Sieges des Amirautés du ressort, pour y être lue, publiée, & registrée ; enjoint aux Substitués du Procureur-Général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans le mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le vingt-neuf Janvier mil sept cent vingt-sept.

Signé, YSABEAU.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

D U R O I,

QUI permet l'usage des Bateaux nommés Acons, aux Possesseurs des bouchots établis sur les côtes d'Esnandes & de Charon, Amirauté de la Rochelle.

Du 11 Janvier 1727.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUR ce qui a été représenté au Roi étant en son Conseil, qu'il est absolument nécessaire que les Possesseurs des pêcheries nommées *Bouchots*, établies sur les côtes des paroisses d'Esnandes & de Charon, Amirauté de la Rochelle se servent de bateaux nommés

Acons, dans lesquels un homme seul s'embarque, & qu'il fait couler sur la vase ayant un pied dans le bateau & l'autre dehors, pour aller chercher le poisson qui se trouve arrêté dans les filets & engins qui sont tendus à l'ouverture desdits bouchots, & prendre les moules

qui se nourrissent & multiplient sur les pieux & clayonnages d'iceux ; quoique lesdits bateaux ne soient composés que de trois planches, sans quilles, mâts, voiles ni gouvernail, & du genre de ceux défendus par la Déclaration du 23 Avril dernier : qu'il est impossible de communiquer auxdits bouchots d'une autre maniere, attendu que toute la côte est couverte d'une vase molle sur laquelle il n'est pas possible de marcher ; & que si Sa Majesté n'a la bonté de permettre l'usage desdits bateaux aux possesseurs desdits bouchots, ils seront forcés d'abandonner la pêche qu'ils ont pratiqué jusqu'à présent. A quoi Sa Majesté ayant égard, vu ladite Déclaration du 23 Avril dernier : ouï le rapport, & tout considéré, Sa Majesté étant en son Conseil, a ordonné & ordonne que nonobstant les dispositions portées par ladite Déclaration du vingt-trois Avril dernier, les possesseurs des pêcheries nommées *bouchots*, établies sur les côtes des paroisses d'Eslandes & de Charon, pourront faire usage des bateaux nommés *acons*, pour aller chercher le poisson qui se trouve arrêté dans les filets & engins qui sont tendus à l'ouverture

desd. bouchots, & pour aller prendre les moules attachées aux pieux & clayonnages d'iceux ; en sorte cependant qu'il ne subsistera qu'un seul bateau pour le service de chacune desdites pêcheries : leur défend Sa Majesté de s'en servir pour faire aucune autre pêche, à peine de saisie & de confiscation desdits bateaux, & de cinquante livres d'amende pour la première fois, & de pareille amende & confiscation en cas de récidive, en outre de ne pouvoir plus faire usage du bateau nommé *acon*. Veut, au surplus, Sa Majesté, que la Déclaration du 23 Avril dernier, soit exécutée selon sa forme & teneur ; & en conséquence, fait défenses à toutes personnes, autres que les possesseurs des bouchots, d'avoir des bateaux sans quilles, mâts, voiles ni gouvernail.

Mande & ordonne, Sa Majesté, à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera enregistré au Greffe de l'Amirauté de la Rochelle. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Marly, le onzième Janvier mil sept cent vingt-sept.

Signé, PHELYPEAUX.

DECLARATION DU ROI,

CONCERNANT les Pêches à pied & Tentes à la basse eau sur les côtes des Provinces de Flandres, Pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie.

Donnée à Versailles le 18 Mars 1726.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Nous avons par notre Déclaration du 23 Avril dernier, interdit l'usage des filets & instrumens trainans, & par celle du 24 Décembre aussi dernier, Nous avons défendu la pêche, le transport & la vente du frai de poisson de mer ; Nous n'avons rendu ces Déclarations que pour conserver le frai du poisson, & le poisson du premier âge, à l'effet de procurer l'abondance du poisson de mer, & de rendre les côtes de notre Royaume aussi poissonneuses qu'elles l'étoient par le passé ; mais comme il pourroit être commis des abus par rapport aux pêches permises à la côte, qui détruiroit le frai du poisson & le poisson du premier âge, Nous avons résolu de regler la forme dans laquelle elles pourront être faites, la grandeur des mailles des filets qui y seroient employés, & la ma-

niere dont ils seront établis. A ces causes & autres, à ce nous mouvans, de l'avis de notre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, Nous, interprétant, en tant que de besoin, l'Ordonnance du mois d'Août 1681, avons dit, déclaré & ordonné, disons, déclarons & ordonnons, voulons & Nous plaît, que la pêche sur les bords de la mer soit & demeure libre & commune à tous nos sujets, qui pourront la faire & pratiquer avec les rets, filets, engins & instrumens permis par ces présentes ; & en conséquence leur permettons de faire à la côte, dans les bayes, & aux embouchures des rivières, les pêcheries dont la police sera ci-après réglée, même d'y pratiquer les nouvelles pêcheries qu'ils pourroient inventer, pourvu qu'ils se conforment pour celles dont les filets seront montés sur des pieux, piquets, ou piochons, à la police qui sera réglée pour les

bas parcs; & pour celles qui seront pratiquées avec des filets flottés, à la police qui sera réglée par les tentes de basse eau, le tout à peine contre les contrevenans, de confiscation des rets, filets, engins, instrumens, pieux, picquets ou piochons, & de 25 liv. d'amende pour la première fois, de pareille confiscation & de 50 liv. d'amende en cas de récidive.

TITRE PREMIER.

Des Hauts Parcs.

ARTICLE PREMIER.

Les mailles des filets servant aux pêcheries nommées hauts parcs ou étangs, étates, hautes pentières, hauts éaliers, pâlès, marfaiques & haranguieres, seront d'un pouce ou de neuf lignes en quarré, & le filet sera tendu en telle forte que le bas ne touche point aux sables, & qu'il en soit éloigné de trois pouces au moins.

II. Les perches sur lesquelles les filets desdites pêcheries seront tendus, auront au plus quinze pieds de hauteur, hors des sables, seront éloignées les unes des autres de huit pieds au moins & plantées en droite ligne d'un bout à terre, & de l'autre à la mer: permettons néanmoins aux pêcheurs de faire aux extrémités de la ligne du côté de la mer, une espece de demie enceinte ou crochet, qui sera formée avec de pareilles perches, & garnie d'un semblable filet.

III. Ordonnons à tous ceux qui pratiqueront lesdites pêcheries, de les éloigner les unes des autres, de six brasses au moins.

IV. Les rets entre roches, taversis & muletiers, seront sensés du genre des hauts parcs, & comme tels, Nous permettons à ceux qui les voudront pratiquer, de les former avec des perches de quinze pieds de haut, & des filets ayant les mailles d'un pouce ou neuf lignes au moins en quarré, à condition de se conformer, pour le surplus, à la police établie pour les hauts parcs.

V. Faisons défenses aux pêcheurs & à tous autres, de se servir des filets des hauts parcs pour garnir aucune autre pêcherie que ce soit.

VI. Les dispositions contenues aux articles du présent titre seront exécutées, à peine contre les contrevenans de confiscation des filets & des perches sur lesquelles ils seront tendus, & de vingt-cinq livres d'amende pour la première fois, de pareille confiscation, & de cinquante livres d'amende en cas de récidive.

VII. Déclarons ne permettre les pêcheries contenues au présent titre, avec les filets y mentionnés, dont les mailles sont au-dessous de

deux pouces en quarré; que parce qu'il ne s'y peut prendre que des poissons passagers à la côte, tels que sont les harengs, celans, sardines, maquereaux, sanonnets, roblots, bars, mulets, lieux, éolins & surmulets qui se mailent dans lesdits filets.

TITRE II.

Des bas Parcs.

ARTICLE PREMIER.

Les filets servans aux pêcheries nommés bas parcs, ou tournées, fourées, fourresses, courtines, bas éaliers & venets, auront les mailles de deux pouces au moins en quarré, & ils seront attachés à des pieux, piquets ou piochons plantés à cet effet dans les sables sur lesquels le filet sera tendu, sans qu'il y puisse être enfoui.

II. Les pieux, piquets ou piochons qui formeront lesdites pêcheries, auront au plus quatre pieds de hauteur, hors des sables; ils pourront être plantés en équerre, fer à cheval, demi-cercle ou crochet, & seront éloignés les uns des autres d'une brasse au moins.

III. L'ouverture ou embouchure des pêcheries qui seront formées en équerre, fer à cheval, & en demi-cercle, ne pourra être que de cinquante brasses au plus.

IV. Lesdites pêcheries formées en équerre ne pourront avoir les ailes, pannes, bras ou côtés que de cinquante brasses de long, & celles formées en fer à cheval, & en demi-cercle ou crochet, ne pourront avoir que cent brasses de contour, enforte que pour la garniture de chacune desdites pêcheries, il ne puisse être employé que cent brasses de filets.

V. Ordonnons aux pêcheurs, & à tous autres qui planteront les pieux, piquets, ou piochons de leurs pêcheries en forme d'équerre, de les placer en ligne droite, pour ne former qu'un seul angle dans le fond de la pêcherie.

VI. Lesdites pêcheries ne pourront être établies qu'à la distance de vingt basses les unes des autres; il pourra néanmoins en être placé d'autres, au-dessus & au-dessous des pêcheries déjà établies, pourvu qu'elles soient sur la même ligne, allant de la côte à la mer, & à la distance de dix brasses au moins, de l'angle ou du fond de la pêcherie qui en sera la plus proche.

VII. Toutes lesdites pêcheries, soit qu'elles soient placées les unes au-dessus des autres, ou qu'elles le soient à côté, seront censées du genre des bas parcs, & comme telles, ne pourront être montées que d'un filet ayant les mailles de deux

deux pouces en quarré, qui ne pourra être enfoui dans le sable.

VIII. Il pourra être mis au fond desdites pêcheries, des guideaux, benâtres, verveux & autres instrumens dénommés au titre V des présentes, pourvu qu'ils soient faits dans la forme qui y sera prescrite.

IX. Les dispositions contenues aux articles du présent titre seront exécutées, à peine contre les contrevenans de confiscation des filets & des pieux, piquets ou piochons sur lesquels ils seront tendus, & de vingt-cinq livres d'amende pour la première fois, de pareille confiscation & de cinquante livres d'amende en cas de récidive.

TITRE III.

Des Parcs de Filets couverts & non couverts.

ARTICLE PREMIER.

Les rets servans à la pêche des Parcs de filets, soit couverts ou non couverts, qui sont aussi connus sous le nom de perd-temps, auront les mailles de la chasse, de l'enceinte & de la couverture de deux pouces au moins en quarré.

II. Ils seront attachés sur des pieux, piquets ou piochons qui ne pourront être élevés que de quatre pieds au-dessus des sables, & seront tendus de manière que le bas n'y soit point enfoui.

III. Les pieux, piquets ou piochons, tant de l'enceinte que de la chasse du parc, seront éloignés au moins d'une brasse les uns des autres.

IV. La longueur de la chasse qui aboutit à l'embouchure du parc, ne pourra être que de trente brasses au plus.

V. Les dispositions contenues aux articles du présent titre, seront exécutées, à peine contre les contrevenans, de confiscation des filets & des pieux, piquets ou piochons sur lesquels ils seront tendus, & de vingt-cinq livres d'amende pour la première fois, de pareille confiscation & de cinquante livres d'amende en cas de récidive.

TITRE IV.

Des Ravoirs.

ARTICLE PREMIER.

Les filets servans aux pêcheries nommées ravoirs simples, ou rets entre l'eau, auront les mailles de deux pouces, au moins, en quarré, & ceux servans aux ravoirs ou rets entre l'eau

Tome II.

tramaillies, auront les mailles de la toile, nape, flue ou ret du milieu, de deux pouces aussi en quarré au moins, & celle des traux ou hameaux qui sont des deux côtés, seront de neuf pouces, au moins en quarré.

II. Lesdits filets seront attachés à des pieux, piquets ou piochons, & ils y seront tendus de manière que le bat, qui sera retrouffé, soit éloigné du sable de six pouces au moins.

III. Les pieux, piquets ou piochons qui formeront lesdites pêcheries, auront au plus quatre pieds de hauteur hors des sables, ils seront éloignés d'une brasse au moins les uns des autres, & plantés en droite ligne.

IV. Chacune desdites pêcheries sera éloignée l'une de l'autre, de dix brasses au moins.

V. Les dispositions contenues aux articles du présent titre, seront exécutées, à peine contre les contrevenans, de confiscation des filets & des pieux, piquets ou piochons sur lesquels ils seront tendus, & de vingt-cinq livres d'amende pour la première fois, de pareille confiscation, & de cinquante livres d'amende en cas de récidive.

TITRE V.

De la Pêcherie nommée Guideaux à bas étaliers, & de celles nommées Benâtres & Verveux, & autres Pêcheries non flottées, montées sur Piquets.

ARTICLE PREMIER.

Les filets qui serviront aux pêcheries nommées guideaux à bas étaliers, & guideaux volans, aux benâtres volans, bâches, chausses, sacs, gonnes, tonnes & nasses; aux verveux, clirets, entonnoirs & tonnelles volans, & aux autres pêcheries non flottées; montées sur piquets, auront les mailles de deux pouces en quarré au moins.

II. Les filets qui serviront à la pêche des guideaux à bas étaliers, ou guideaux volans, seront faits en forme de chausses, & seront posés entre deux pieux, piquets ou piochons qui ne pourront être élevés plus de quatre pieds au-dessus des sables, & il sera observé une distance d'une brasse, au plus, de l'un à l'autre pieu, piquet ou piochon.

III. Les filets qui formeront la pêche des benâtres volans, bâches, chausses, sacs, gonnes, tonnes & nasses, seront faits dans la même forme que ceux des guideaux à bas étaliers, & attachés à un chassis ou carrure de bois, qui sera pareillement posé entre deux pieux, piquets ou

C c c c c

piochons éloignés d'une brasse, au plus, l'un de l'autre; & qui ne pourront aussi être élevés plus de quatre pieds au-dessus des sables.

IV. Les filets qui serviront à la pêcherie des verveux, clirets, entonnoirs, & tonnelles volans, seront faits en forme d'entonnoir, dont l'entrée sera amarrée sur un demi cercle de bois, qui sera arrêté par une traverse de corde, & le reste du filet sera tenu ouvert par plusieurs cercles de bois qui seront éloignés de deux pieds au moins les uns des autres: lesdits filets ainsi formés seront posés entre deux pieux, piquets, ou piochons qui ne pourront aussi être élevés plus de quatre pieds au-dessus des sables, & qui seront éloignés l'un de l'autre de deux brasses au plus.

V. Les pêcheries ci-dessus nommées ne pourront être que de dix brasses de long au plus; il en pourra être établi d'autres au-dessus & au-dessous, pourvu qu'elles soient éloignées les unes des autres, de quinze brasses au moins.

VI. Les filets & instrumens servans aux pêcheries mentionnées au présent titre, pourront être placés à l'ouverture ou égouts des bouchots ou parcs de clayonnages, depuis le premier Octobre jusqu'au dernier Avril.

VII. Lesdits filets & instrumens pourront aussi être placés au fond des bas parcs, pendant toute l'année.

VIII. Les dispositions contenues aux articles du présent titre, seront exécutées, à peine contre les contrevenans de confiscation des filets & instrumens, & des pieux, piquets ou piochons sur lesquels ils seront tendus, & de vingt-cinq livres d'amende pour la première fois, de pareille confiscation & de cinquante livres d'amende en cas de récidive.

IX. Les pêcheurs & tous autres qui voudront pratiquer les autres pêcheries non flottées montées sur pieux, piquets ou piochons connus sous tel nom & dénomination que ce puisse être, seront tenus d'observer la police réglée par le présent titre, pour la maille des filets, la hauteur des pieux, piquets ou piochons, leur éloignement de l'un à l'autre, & la distance de chaque pêcherie, sous les peines y portées.

TITRE VI.

Des Havenets.

ARTICLE PREMIER.

Les mailles des rets qui formeront les sacs des havenets, connus aussi sous les noms de havets, hayeaux, bichettes, grands sayenelles & fanon-

ceaux, seront de quinze lignes au moins en carré, à peine de confiscation des rets & filets, & de vingt-cinq livres d'amende pour la première fois, de pareille confiscation & de cinquante livres d'amende en cas de récidive.

II. Lesdits filets seront montés sur deux perches croisées, qui auront chacune douze à quinze pieds de long, & qui seront tenues ouvertes par une traverse de bois qui sera placée proche l'endroit où lesdites perches seront croisées: l'ouverture du filet ne pourra avoir que quinze pieds de large, au plus; & la corde qui sera mise au bout desdites deux perches, pour soutenir ledit filet, ne pourra être chargée que d'un quarteron de plomb par brasse; le tout à peine de pareilles amendes & confiscations.

III. Faisons défenses sous les mêmes peines à ceux qui se serviront dudit instrument de le pousser ni trainer devant eux sur les fonds où ils feront la pêche.

TITRE VII.

Du Bouteux ou bout de Quieure, & autres instrumens qui servent pour la pêche des chevrettes & salicots.

ARTICLE PREMIER.

Le ret qui formera le sac du bouteux ou bout de quieure, connu aussi sous les noms de buhantiers, faunets, faures, lanets, paniers, ruches, ruchers, chapeau à sauterelles & grenadiers, aura la maille de six lignes, au moins, en quarré.

II. Il sera attaché sur une fourche, ou sur un cercle, sans qu'il puisse y être mis au lieu de filet de la toile ou sac à tamis, sous prétexte de prendre des puces & des sauterelles de mer.

III. La traverse de cet instrument sera formée d'un bâton rond, ou d'une corde qui ne pourra être chargée que d'un quarteron de plomb au plus.

IV. Les pêcheurs & tous autres ne pourront se servir dudit instrument pour faire la pêche pendant les mois de Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet & Août.

V. Les articles ci-dessus seront exécutés, à peine, contre les contrevenans, de confiscation des filets & instrumens, & de vingt-cinq livres d'amende pour la première fois, de pareille confiscation & de punition corporelle en cas de récidive.

VI. Sera néanmoins permis aux pêcheurs & à tous autres de faire la pêche des chevrettes & salicots pendant toute l'année, avec la chaudière

& autres instrumens sédentaires sur les fonds & entre les rochers, pourvu que les mailles des filets qui seront attachés auxdits instrumens ayent, au moins, six lignes en quarré, à peine, contre les contrevenans, de confiscation des filets & instrumens, & de vingt-cinq livres d'amende pour la première fois; de pareille confiscation & de cinquante livres d'amende en cas de récidive.

VII. Leur permettons aussi de se servir de clayes, paniers, bouraques, nasses, caziers & autres semblables engins formés d'osiers à jour, pour faire la pêche de crabes, hormars, rocailles & poissons à croute; à condition que les verges seront éloignées les unes des autres de douze lignes au moins, à peine contre les contrevenans de pareilles amendes & confiscations.

TITRE VIII.

Du Carreau.

ARTICLE PREMIER.

Le filet du carreau, connu aussi sous les noms de hunier & échiquier, aura les mailles de six lignes en quarré au moins, à peine de confiscation & de vingt-cinq liv. d'amende pour la première fois, de pareille confiscation & de punition corporelle en cas de récidive.

II. Faisons défenses, sous les mêmes peines, aux Pêcheurs & à tous autres, de faire la pêche avec ledit filet, pendant les mois de Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août & Septembre.

TITRE IX.

Des Rets & Filets flottés, & Tentes à la basse eau.

ARTICLE PREMIER.

Pourront être tendus à la côte à la basse eau les filets nommés, folles, demi-folles; grandes & petites canieres, grandes & petites pentieres, grands & petits rieux, cibaudieres, fix doigts, mailles royales, lesques, bretellieres, haussieres, flues flottées, muletieres, rets à crocs, rets entre roches, traversis, maquereaulieres, trameaux & tous autres rets de pied flottés, pourvu que la maille soit de la grandeur ci-après prescrite.

II. Les mailles des folles auront cinq pouces en quarré au moins, & celles des demi-folles, grandes canieres, grandes pentieres, & grands rieux, auront au moins trois pouces en quarré.

III. Les mailles des petites canieres, petites pentieres, petits rieux, cibaudieres, fix doigts, mailles royales, lesques, bretellieres, haussieres, flues flottées, muletieres, rets à croc, rets entre roches, traversis, maquereaulieres, trameaux & tous autres rets de pied flottés qui se tendent sur les sables & greves connus sous tels noms & dénomination que ce puisse être, auront au moins deux pouces en quarré.

IV. Les trameaux sédentaires & toutes autres especes de rets tramaillés, auront les mailles de la toile, nape, flue, feuillure ou ret du milieu, de deux pouces au moins en quarré, les mailles des trameaux ou hameaux, des deux côtés, seront de neuf pouces aussi en quarré, & le bas dudit filet, ne pourra être garni que de pierres ou de torques de pailles.

V. Les articles contenus au présent titre, seront exécutés, à peine, contre les contrevenans, de confiscation, & de vingt-cinq livres d'amende pour la première fois; de pareille confiscation & de 50 liv. d'amende en cas de récidive.

TITRE X.

De la Police commune à toutes les Pêches à pied, & tentes à la basse eau.

ARTICLE PREMIER.

Faisons défenses à tous ceux qui feront la pêche à la côte avec des rets, filets, engins & instrumens montés sur perches, piquets, pieux ou piochons, de les tendre dans le passage ordinaire des vaisseaux, ni à deux cens brasses près, à peine de saisie & confiscation des rets, filets, engins, instrumens, perches, piquets, pieux ou piochons, de 50 liv. d'amende, & de réparation des pertes & dommages que ces pêcheries auront causé.

II. Faisons pareillement défenses à toutes personnes de trainer à la côte, dans les bayes & aux embouchures des rivières aucun des filets & instrumens dénommés dans les présentes, ni aucun autre, sous quelque dénomination que ce soit, & pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce puisse être, à peine de confiscation des filets & instrumens, & de 100 liv. d'amende pour la première fois, de pareille confiscation & de trois ans de galeres en cas de récidive.

III. Défendons aussi à toutes personnes, sous les mêmes peines de se servir pour battre l'eau, piquer & brouiller les fonds, de perches ferrées & pointues, de cablieres, pierres, boulets, chaînés de fer, & tous autres instrumens.

IV. Défendons pareillement à toutes personnes de faire à la basse eau, soit à pied ou à cheval,

la pêche avec des herfes, rateaux & autres semblables engins, & instrumens qui grattent & brouillent les fonds, à peine de confiscation des chevaux, harnois & instrumens, & de cent liv. d'amende pour la premiere fois, de pareille confiscation, & de trois ans de galeres en cas de récidive.

V. Il y aura toujours au Greffe de chaque Siege d'Amirauté, un modele des mailles de chaque espece de filets dont les pêcheurs de pied, riverains & tendeurs de basse eau, demeurans dans l'étendue de la Jurisdiction, se serviront pour faire la pêche à la côte, dans les bayes, & embouchures des rivières: enjoignons à nos Procureurs des Amirautés de tenir soigneusement la main à l'exécution du présent article, à peine de répondre des contraventions en leur nom.

VI. Les pêcheurs & tous autres, qui auront des filets pour les pêcheries dénommées dans les présentes, dont les mailles ne seront pas de la proportion qui y est marquée, seront tenus de les démonter, & de les employer à d'autres usages, dans le terme d'un mois de la date de l'enregistrement desdites présentes au Siege de l'Amirauté de leur ressort, à peine après ledit temps passé, de cent livres d'amende & de confiscation desdits filets, que nous ordonnons être brûlés publiquement.

VII. Défendons aux marchands fabricateurs de rets & filets, & à tous autres, de faire ou fabriquer, vendre ou garder chez eux aucuns filets propres pour lesdites pêcheries, dont les mailles seront d'un calibre moindre qu'il n'est porté par les présentes, à peine de confiscation d'iceux & de trois cens livres d'amende, le tiers applicable au dénonciateur.

VIII. Enjoignons aux Officiers de l'Amirauté, chacun dans leur ressort, de faire un mois après l'enregistrement des présentes, une exacte perquisition de tous les filets propres pour les pêcheries de pied & tentes de basse eau, dont les mailles ne seront pas de la proportion réglée par ces présentes, tant dans les maisons des pêcheurs que dans celles des autres riverains de la mer, privilégiés & non privilégiés, qui pourront être soupçonnés d'avoir des filets défendus, & d'en dresser des procès-verbaux qu'ils Nous enverront quinzaine après la confection d'iceux.

IX. Voulons que lesdits Officiers de l'Amirauté, chacun dans leur ressort, fassent dans les mois de Mars & de Septembre de chaque année, à peine d'interdiction de leurs charges, une visite exacte des rets, filets, engins & instrumens des pêcheurs de leur district, ensemble des pêcheries exclusives, & de celles qui sont

libres & permises par ces présentes, à l'effet de faire exécuter les dispositions portées par cesdites présentes, par notre Déclaration du 23 Avril dernier, & par les Ordonnances des Rois nos prédécesseurs.

X. Voulons aussi qu'ils fassent en même-temps visite & perquisition chez tous les riverains de la mer, privilégiés ou non privilégiés, qui pourront être soupçonnés d'avoir des filets défendus, & que de chaque visite qu'ils feront, ils dressent des procès-verbaux qu'ils Nous enverront, quinzaine après la confection d'iceux, à l'effet de quoi Nous les avons dispensés & dispensons des quatre visites auxquelles ils étoient tenus par chaque année par l'article XXIV de notre Déclaration du 23 Avril dernier.

XI. Ordonnons aux Officiers des classes, lorsqu'ils feront la revue des gens de mer dans les paroisses de leurs quartiers, de faire en même-temps la visite des pêcheries exclusives, & de celles qui sont libres & permises par ces présentes, ensemble des rets, filets, engins & instrumens des riverains, pêcheurs de pied & tendeurs de basse eau, & s'il s'en trouve d'abusifs & défendus par nos Ordonnances & par ces présentes, d'en donner avis à notre Procureur au Siege de l'Amirauté du ressort, pour poursuivre les délinquans.

XII. Faisons défenses aux Seigneurs des fiefs voisins de la mer, & à tous autres, de lever aucun droit en deniers ou en especes sur les pêcheries de pied & tentes de basse eau, & de s'attribuer aucune étendue de côtes & de greves pour y pêcher à l'exclusion d'autres, sinon en vertu d'aveux & dénombremens rendus en nos Chambres des Comptes, avant l'année 1544, ou de concession en bonne forme, à peine de restitution du quadruple de ce qu'ils auront exigé, & de quinze cens livres d'amende.

XIII. Défendons en conséquence aux propriétaires & fermiers des pêcheries exclusives conservées, de troubler ni inquiéter les pêcheurs de pied, riverains, tendeurs de basse eau & tous autres qui tendront leurs rets, filets, engins & instrumens tant flottés que non flottés à dix brasses du fond desdites pêcheries exclusives, à peine d'amende arbitraire, ni d'exiger desdits pêcheurs aucune chose, à peine de concussion.

XIV. Faisons défenses à tous Gouverneurs, Officiers & Soldats des Iles & des Forts, Villes & Châteaux construits sur le rivage de la mer, d'apporter aucun obstacle à la pêche dans le voisinage de leurs places, & d'exiger des pêcheurs, argent ou poisson, pour la leur permettre, à peine contre les Officiers de perte de leurs emplois, & contre les Soldats de punition corporelle.

XV. Déclarons les peres, meres & chefs de famille responsables des amendes encourues par leurs enfans & autres, qui demeureront encore avec eux, & les maîtres, de celles auxquelles leurs valets & domestiques auront été condamnés, pour contravention aux présentes.

XVI. Dans le cas où la peine des galeres est ordonnée contre les hommes, la peine du fouet & du bannissement, à temps ou à perpétuité, sera ordonnée contre les femmes, les filles & les veuves, suivant la qualité du délit.

TITRE XI.

Des Amendes.

ARTICLE PREMIER.

Les contraventions aux articles des présentes seront poursuivies à la requête de nos Procureurs dans les Amirautés, & les Sentences qui en interviendront, contre les délinquans, seront exécutées, pour les condamnations d'amende, nonobstant l'appel, & sans préjudice d'icelui, jusqu'à concurrence de 300 livres, sans qu'il puisse être accordé de défense, même lorsque l'amende sera plus forte, que jusqu'à concurrence de ce qui excédera ladite somme de 300 livres.

II. Ceux qui appelleront desdites Sentences seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui; sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, ladite Sentence sortira son plein & entier effet, & l'amende sera distribuée conformément à ladite Sentence, & le dépositaire d'icelle bien & valablement déchargé.

Le contenu en nosdites présentes sera exécuté

dans nos provinces de Flandres, pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie.

Sera au surplus l'Ordonnance du mois d'Août 1681, concernant la pêche, & la Déclaration du 23 Avril dernier, exécutées selon leur forme & teneur en ce qui n'y est dérogé par ces présentes.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les Gens tenans nos Cours de Parlement, que ces présentes ils fassent lire, publier & registrer, & le contenu en icelles, garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens, clameur de Haro, Charte Normande & autres choses à ce contraires, auxquelles nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes. Voulons qu'aux copies d'icelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers Secrétaires, foi soit ajoutée comme à l'Original. Car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donnée à Versailles, le dix-huitième jour du mois de Mars, l'an de grace mil sept cent vingt-sept, & de notre regne le douzième. *Signé, LOUIS, Et plus bas, par le Roi, PHELYPEAUX.* Et scellée du grand sceau de cire jaune.

Registré, ouï & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécuté selon sa forme & teneur, & copies collationnées envoyées es Sieges des Amirautés du ressort, pour y être lues, publiées, & registrées; enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans le mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le huit Mai mil sept cent vingt-sept.

Signé, Y S A B E A U.

DECLARATION DU ROI,

Au sujet de la pêche des Moules dans les Provinces de Flandres, pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie.

Donnée à Versailles le 18 Décembre 1728.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Les parcs ou réservoirs dans lesquels les marchands & voituriers de moules déposent celles qu'ils achètent des pêcheurs, occasionnent la plus grande partie des abus qui se pratiquent dans la pêche des mou-

les: ces marchands, par le moyen de ces dépôts se rendent ses maîtres du prix de ce coquillage, qu'ils augmentent suivant qu'ils le jugent à propos; ils engagent le plus de monde qu'ils peuvent pour faire cette pêche, & achètent d'eux, à l'encombrement & sans distinction, toutes les moules qui en proviennent: ce qui fait que

celles qui sont en état d'être pêchées, celles qui ne le sont point, & même le frai sont cueillies indistinctement : ces moules livrées sont mises dans les parcs ou réservoirs ; lorsque les marchands veulent les vendre, ils sont obligés de les détacher les unes des autres, & ils laissent, sur la côte, au gré des flots, celles qui par leur petitesse ne peuvent être consommées, lesquelles consistent ordinairement à plus de la moitié de celles qu'ils ont achetées ; & comme cette manière de pêcher qui est pratiquée en contravention, de ce qui est porté par l'Ordonnance du mois d'Août 1681, a détruit plusieurs moulières, & en a rendu d'autres infructueuses, Nous avons résolu de renouveler les dispositions portées par l'Ordonnance, & d'y en ajouter de nouvelles pour conserver à nos sujets un coquillage dont il se fait un grand usage, particulièrement sur les côtes de la mer. A ces causes & autres, à ce Nous mouvans, de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, Nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces présentes signées de notre main, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui suit.

TITRE PREMIER.

De la pêche des moules sur les moulières qui découvrent de basse mer.

ARTICLE PREMIER.

Les pêcheurs & tous autres, se serviront pour cueillir les moules qui seront en état d'être pêchées sur les moulières qui découvrent de basse mer, de couteaux de fer de deux pouces de large au plus, & qui ne pourront avoir que sept pouces de long, y compris le manche.

II. Leur défendons de se servir d'aucun autre instrument, soit de bois ou de fer, pour faire ladite cueillette, & pour arracher les moules des roches où elles peuvent être attachées.

III. Ils ne pourront faire ladite cueillette sans avoir ôté leurs chaufsuers, excepté pendant les mois de Novembre, Décembre, Janvier, Février & Mars.

IV. Leur faisons défenses de cueillir des moules qui aient moins de quinze lignes de long, à la réserve de celles qui croissent sur les moulières de Luc, Lion & d'Hermanville, Amirauté de Normandie, qui pourront être cueillis à douze lignes de long.

V. Leur faisons pareillement défenses d'arracher les moules en grosses poignées, ni le frai des moules, & de racler les fonds des moulières avec couteaux ou autres instrumens de bois ou de fer.

VI. Les dispositions contenues aux articles du présent titre seront exécutées, à peine contre les contrevenans, de confiscation des moules & instrumens, & de 25 liv. d'amende pour la première fois, de pareille confiscation & de 50 liv. d'amende en cas de récidive.

TITRE II.

De la pêche des moules sur les moulières qui ne découvrent point.

ARTICLE PREMIER.

Les pêcheurs & tous autres se serviront de rateaux de bois, garnis de dents de fer, pour faire la pêche des moules sur les moulières qui ne découvrent point, leur faisons défenses de se servir pour ladite pêche d'aucun autre instrument.

II. Il sera observé une distance de quinze lignes entre chacune des dents desdits rateaux.

III. Les dispositions contenues aux articles du présent titre seront exécutées, à peine, contre les contrevenans, de confiscation des moules & instrumens, & de 25 liv. d'amende pour la première fois, de pareille confiscation & de 50 liv. d'amende en cas de récidive.

TITRE III.

De la police commune à la pêche des moules sur les moulières qui découvrent de basse mer, & sur celles qui ne découvrent point.

ARTICLE PREMIER.

Les pêcheurs & tous autres ne pourront dreiger dans les moulières, à peine de confiscation des bateaux & instrumens, ensemble des moules qui auront été pêchées, & de 50 liv. d'amende contre les maîtres, pour la première fois ; de pareille confiscation & de 200 liv. d'amende en cas de récidive.

II. Il ne pourra être fait aucun dépôt de moules dans des réservoirs ou parcs, à peine de confiscation des moules & de 300 livres d'amende contre ceux à qui lesdites moules appartiendront, & moitié de l'amende, ainsi que de la confiscation appartiendra au dénonciateur.

III. Faisons défenses à toutes personnes de jeter sur les moulières aucunes immondices de quelque nature qu'elles puissent être, ni le lest des vaisseaux, à peine de 300 liv. d'amende dont moitié appartiendra au dénonciateur.

IV. Donnons pouvoir aux Officiers des Amirautés dans le ressort desquels il se trouvera des

moulières en partie détruites, d'interdire la pêche sur lesdites moulières, pendant le temps & dans les saisons qu'ils estimeront convenables, pour parvenir à les rétablir.

V. Leur donnons aussi pouvoir d'interdire la pêche des moules sur les moulières nouvellement découvertes, ou qui pourront l'être dans la suite, pendant le temps & dans les saisons qu'ils estimeront nécessaires pour que les moules puissent se former & acquérir leur grosseur naturelle.

VI. Voulons que les moules qui auront été pêchées dans les temps défendus par les Officiers des Amirautés, soient confiscuées, & que ceux qui les auront pêchées soient condamnés à 25 liv. d'amende pour la première fois, & en cas de récidive, à 50 liv. d'amende.

TITRE IV.

Des Amendes.

ARTICLE PREMIER.

Les contraventions aux articles des présentes seront poursuivies à la requête de nos Procureurs dans les Amirautés, & les Sentences qui interviendront contre les délinquans seront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobstant l'appel, & sans préjudice d'icelui, sans qu'il puisse être accordé de défenses.

II. Ceux qui appelleront desdites Sentences seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui, sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, lesdites Sentences sortiront leur plein & entier effet, & les amendes seront distribuées conformément auxdites Sentences, & les dépositaires d'icelles bien & valablement déchargés.

III. Déclarons les peres, meres & les chefs de familles responsables des amendes encourues par leurs enfans & autres qui demeureront encore avec eux; & les maîtres, de celles auxquelles leurs valets & domestiques auront été condamnés pour contravention aux présentes.

Le contenu en nosdites présentes sera exécuté dans nos Provinces de Flandres, pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie, & Normandie.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les Gens tenans nos Cours de Parlement, que ces présentes ils fassent lire, publier & registrer, & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens, clameur de Haro, Charte-Normande, & autres chose à ce contraires, auxquelles nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes: voulons qu'aux copies d'icelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers Secretaires, foi soit ajoutée comme à l'original: car tel est notre plaisir; en témoin de quoi Nous avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donnée à Versailles, le dix-huitième jour du mois de Décembre, l'an de grace mil sept cens vingt-huit, & de notre regne le quatorzième. *Signé, LOUIS, Et plus bas, Par le Roi, PHELYPEAUX.* Et scellé du grand sceau de cire jaune.

Registrées, ouï, & ce requerant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutées selon sa forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges des Amirautés du ressort, pour y être lues, publiées & registrées. Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement, le cinq Février mil sept cent vingt-neuf.

Signé, D U F R A N C.



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

D U R O I,

Concernant les Parcs & Pêcheries situés sur les grèves de l'Amirauté des Sables d'Olonne : qui ordonne la destruction de toutes les écluses ou parcs de pierres; & qui conserve la faculté d'avoir des Bouchots, aux Seigneurs, Evêque de Luçon & Baron de Champagne, sur les côtes de leurs Seigneuries.

Du 2 Mai 1739.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

VU par le Roi, étant en son Conseil, l'Arrêt rendu en icelui le 22 Mai 1732, par lequel Sa Majesté a ordonné, pour procurer l'abondance du poisson de mer, & empêcher la destruction du frai & du poisson du premier âge, que les articles LXXXIV & LXXXV, de l'Ordonnance du mois de Mars 1584, & ceux du livre V, du titre III de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, seront exécutées selon leur forme & teneur; qu'en conséquence tous les parcs dans lesquels il entreroit bois ou pierres, & toutes pêcheries exclusives, comme bouchots écluses & autres, connues sous tels noms & dénomination que ce puisse être, situées sur les côtes de la province de Poitou & Isles adjacentes, seroient démolies, à la réserve de ceux dont l'existence ou la propriété sera justifiée, conformément à ce qui est prescrit par ladite Ordonnance de 1681, & que tous ceux qui prétendroient avoir droit de parcs, bouchots, écluses & autres pêcheries exclusives, connues sous tels noms & dénominations que ce puisse être, sur lesdites côtes de la province de Poitou & Isles adjacentes, seroient tenus d'en représenter les titres, dans l'espace de trois mois du jour de la publication dudit Arrêt dans le lieu où est situé le Siège de l'Amirauté de ladite Province, pardevant le sieur le Nain, Intendant de la Généralité de Poitiers; pour par lui, dresser des procès-verbaux desdits titres, lesquels il enverroient avec son avis, pour sur le tout, être ordonné par Sa Majesté ce qu'il appartiendrait; & que faute par lesdits propriétaires, d'y satisfaire pendant ledit temps, ils seroient évincés de la propriété desdits parcs, bouchots, écluses, & autres pêcheries exclusives: les certificats de la publication qui a été faite dudit Arrêt, dans le ressort de l'Amirauté des Sa-

bles d'Olonne, en date des douze, treize, & trente Juillet mil sept cent trente-deux. L'Arrêt du Conseil du 10 Décembre de ladite année mil sept cent trente-deux par lequel S. M. a maintenu le sieur Evêque de Luçon, en conséquence des titres par lui représentés audit sieur Intendant, dans le droit de construire des bouchots, de tendre de courtines & preschoirs, & dans celui de permettre de construire & d'établir des dites pêcheries, en lui payant cens ou rentes, & ce, seulement sur l'espace de côtes qu'il y a entre le vieux & le nouveau canal de Luçon, qui compose un terrain d'environ quinze cens toises de six pieds chacune, & qui est bornée à l'Orient par l'embouchure de la rivière de Sevre, qui se perd dans la mer; & à l'Occident par les terres de Saint Michel en l'Herm, à la charge par ledit sieur Evêque de Luçon & ses Fermiers, de se conformer, par rapport aux dites pêcheries, à la police mentionnée par les Ordonnances de Sa Majesté, sous les peines y portées: Autre Arrêt du Conseil du 10 Septembre 1735, par lequel Sa Majesté a maintenu le sieur Henry Gazeau de la Brandasniere, Baron de Champagne, en conséquence des titres par lui représentés audit sieur Intendant, dans le droit exclusif d'avoir & établir des bouchots sur les vases de la mer, dans l'étendue de ladite Terre & Seigneurie de Champagne, depuis l'embouchure de la rivière de Sevre de Marans, jusqu'à l'achenal de la Charie en la mer; & dans le droit d'arrenter & de donner à titre de cens & devoirs nobles, des places dans ladite étendue, pour y conduire des bouchots; le tout, à la charge, tant par ledit sieur de Champagne, que par ses Fermiers, rentiers ou censitaires, d'observer, par rapport aux dites pêcheries, la police prescrite

prescrite par les Ordonnances, sous les peines y portées; sans que ledit sieur de Champagné ni ses successeurs en ladite terre & seigneurie, puissent exiger aucuns cens ni devoirs, ni de percevoir aucuns droits sur les pêcheurs qui font les pêches à la mer sur les greves, autres que celles desdits bouchots & sans qu'il puisse, ni ses successeurs en ladite terre & seigneurie, exiger aucun droit sur les bateaux desdits pêcheurs, sous les peines portées par l'art. IX. du titre III. au livre V. de l'Ordonnance de 1681. Autre Arrêt du Conseil du 8 Septembre 1736, par lequel Sa Majesté a ordonné que ceux qui prétendoient avoir droit de parcs, bouchots, écluses & autres pêcheries exclusives, connues sous tels noms & dénominations que ce puisse être, situés sur les côtes de la province de Poitou & îles adjacentes, seroient tenus dans un nouveau terme & délai de six mois, lequel seroit compté du jour de la publication dudit Arrêt dans le lieu où est situé le Siege de l'Amirauté dans lad. province, d'en représenter les titres pardevant ledit sieur le Nain, conformément audit Arrêt du 22 Mai 1732, & que, faite par eux d'y satisfaire dans ledit délai de six mois, lequel ne pourroit être prorogé à l'avenir, pour quelques causes & raisons que ce pût être, ils seroient déclarés déchus du droit de parcs, bouchots, écluses & autres pêcheries exclusives, sans pouvoir être admis à produire aucuns titres pour y être maintenus, & comme tels, évincés de la propriété desdites pêcheries: les certificats de la publication qui a été faite dudit Arrêt dans le ressort de l'Amirauté des Sables d'Olonne, en date des 10 Octobre, premier & 3 Novembre 1736. Vu aussi le mémoire de Sa Majesté, du premier Juin 1728, en forme d'instruction au sieur le Masson du Parc, Commissaire de la Marine & Inspecteur des pêches du poisson de mer, pour faire la visite des parcs & pêcheries situées sur les côtes des Amirautés des Sables d'Olonne, Nantes, Vannes & Quimper, & en vérifier le nombre & la situation, l'état dressé en conséquence par ledit sieur le Masson du Parc, le 26 Juillet suivant, par lequel il paroît qu'il y avoit le nombre de soixante-un parcs, ou pêcheries exclusives sur les greves de l'Amirauté des Sables d'Olonne; savoir, trente-sept parcs de pierres ou écluses, appartenans à différens particuliers, dont quatre en mauvais état ou comblés, & qui paroissent abandonnés, & vingt-quatre bouchots ou parcs de clayonnage, tous vingt-deux appartenans audit sieur de Champagné, & par lui loués ou fiefés, & les deux autres au sieur Evêque de Luçon. Oui le rapport, & tout considéré; Sa Majesté étant

en son Conseil, veut & entend que les articles LXXXIV. & LXXXV. de l'Ordonnance du mois de Mars 1584, & ceux du titre III. au livre V. de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, soient exécutés selon leur forme & teneur, & en conséquence, a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les trente-sept parcs de pierres, gords ou écluses, ci-après marqués seront détruits par les propriétaires d'iceux, dans un mois du jour de la publication du présent Arrêt; & faite par eux d'y satisfaire dans ledit temps, icelui passé, veut Sa Majesté qu'ils soient démolis aux frais & dépens desdits propriétaires.

S A V O I R.

Celui appartenant au sieur Comte de Rochecouart, placé au nord-est du bourg de Saint-Sauveur de l'isle d'Yeu, vis-à-vis la grande terre.

Celui appartenant au sieur Charles Brechard, placé dans l'anse de Normandech.

Celui appartenant au sieur Jacques Servanteau, placé à l'est de la pointe de l'aiguille.

Lesdits deux derniers parcs situés sur le territoire du bourg de la Chaume.

Les deux appartenans au nommé Jacques Tortero & conforis, contigus & se joignant, placés en deçà du fort & batterie du Tanchet.

Celui appartenant à la Dame de la Radeliere, placé sur le territoire de Noirpain, entre le fort Tanchet & les Moulières.

Celui appartenant au sieur Souraville, & occupé par ses fermiers, tirant vers les Sables d'Olonne.

Celui appartenant aux Religieux de St. Jean d'Orbetier, placé sur le dimage dudit Prieuré; lesdits cinq derniers parcs situés sur le territoire & paroisse du Château d'Olonne.

Celui appartenant au sieur de Lessart, & nommé l'écluse de Lessart.

Celui appartenant au Chapitre de l'Eglise Cathédrale de la Rochelle, & occupé par Jean Vialis, nommé l'écluse de Bourguenay, & placé sous le village de ce nom: lesdits deux parcs situés sur le territoire de St. Hilaire de Talmont.

Celui appartenant à l'Abbaye de Jard & conforis, nommé la goule de Jard, placé à la rive d'ouest de la baye du Perray.

Celui appartenant au nommé Jean Isambart, nommé la Tréfiniere, placé vis-à-vis & par le travers de Saint-Nicolas-sous-Jard.

Celui appartenant au nommé Aimé Rotureau,

appelé la Banche du Procureur, placé par le travers de l'Abbaye de Jard.

Celui appartenant au nommé Jacques Courroux, nommé le four-à-chaux, contigu au précédent.

Celui occupé par le nommé Pierre Jouen, nommé la Ragonie, placé vis-à-vis lad. Abbaye.

Celui appartenant au nommé François Dumont, & par lui occupé, nommé la Légère,

Celui appartenant au nommé François Durand, appelé les vignes à Madoros, tirant vers la pointe ou grouin de Jard.

Celui appartenant au sieur Denis Verdon, nommé la Galaïse, étant ensuite.

Celui occupé par le nommé André Houin, nommé la Bironne.

Celui occupé par le sieur Gaudin & conforis, nommé la Banche, placé sous le moulin de la Conchette.

Celui occupé par Denis Verdon, nommé la grande écluse, aussi placé sous ledit moulin.

Celui occupé par le nommé Pierre Hebert, nommé la Reimette, un peu éloigné du précédent : lesdits douze derniers parcs situés sur le territoire du bourg & paroisse de Jard.

Celui nommé l'écluse ancienne ou vieille.

Celui nommé l'écluse neuve.

Celui nommé le Goulet : lesdits trois derniers parcs appartenans au nommé Jaques Masson & conforis, & situés sur le territoire de Saint Vincent-sur-Jard.

Celui appartenant au nommé François Guitton & conforis, nommé la dernière écluse des Rocherots, placé du côté de Jard.

Celui appartenant au nommé Jacques Pierri & conforis, nommé la première écluse des Rocherons, contigu au précédent : lesdits deux derniers parcs situés sur le territoire de Longeville, village de la Rezinierie.

Celui appartenant au nommé Jean Boucher, nommé l'écluse à Boucher.

Celui appartenant à Daniel Dupuis, nommé l'écluse de la vieille roche, placé sous le port de la Tranche.

Celui appartenant au nommé André Poitevin & conforis, appelé la Calogeat, contigu au précédent.

Celui appartenant aux nommés Jacques Tannersons, Jean Pouffet, Noël & Grolot, nommé l'écluse à Grolot.

Celui appartenant au nommé Pierre Guibert, du village d'Escallet, nommé le Créant, placé en deçà de celui du Grouin, contigu au précédent.

Celui appartenant au nommé Pierre Perret & conforis, tirant vers la Tranche, aussi à la suite

du précédent : lesdits six derniers parcs situés sur la paroisse & territoire de la Tranche.

II. Les quatre autres parcs de pierres ci-après désignés, lesquels paroissent avoir été abandonnés, étant en mauvais état ou comblés, seront pareillement détruits pour ce qui en reste, & les pierres enlevées par les propriétaires d'iceux, & ce dans un mois du jour de la publication du présent Arrêt ; & faute par lesdits propriétaires d'y satisfaire dans ledit temps, & icelui passé, veut Sa Majesté que lesdites pêcheries soient démolies à leurs frais & dépens.

S A V O I R.

Celui appartenant au sieur Lorde, des Sables d'Olonne, nommé l'écluse du Veillon, situé sur le Territoire de Saint Hilaire de Talmont.

Celui appartenant à François Percot, nommé le parc du Contant, situé sur le territoire du Bourg & paroisse de Jard.

Celui appartenant au sieur d'Arsemal-Fresse-Barette, nommé la Joliette, placé sur le territoire de Saint Vincent sur Jard.

Celui nommé la grande écluse du Grouin, placé à l'est de la rivière du Lai ou de Saint Benoit, & appartenant à différens particuliers.

III. Les pêcheurs & autres dont les parcs de pierres, gords ou écluses auront été détruits en exécution du présent Arrêt, seront déchargés de toutes rentes & redevances qu'ils pourroient devoir, pour raison de ce, au domaine de Sa Majesté ou à des Seigneurs particuliers, auxquels Sa Majesté fait défenses, ainsi qu'à ses Receveurs d'en exiger le payement, à peine de concussion.

IV. Les Arrêts du Conseil de Sa Majesté des 10 Décembre 1732, en faveur du sieur Evêque de Luçon, & 10 Septembre 1735, en faveur du sieur Baron de Champagné, seront exécutés suivant leur forme & teneur ; en conséquence, ils jouiront ; savoir, ledit sieur Evêque de Luçon, du droit de construire bouchots, & de tendre des courtines & preschoirs, & de celui de permettre de construire & établir desdites pêcheries, en lui payant cens ou rentes, & ce seulement sur l'espace des côtes, entre le vieux & le nouveau canal de Luçon, qui compose un terrain d'environ quinze cens toises : & ledit sieur Baron de Champagné, du droit exclusif d'avoir & établir des bouchots sur les vases de la mer, dans l'étendue de la terre & Seigneurie de Champagné, depuis l'embouchure de la rivière de Sevre de Marans, jusqu'à l'achenal de la Charie en la mer ; & du droit d'arrester & de donner à titre de cens & devoirs

nobles, des places dans ladite étendue, pour y construire des bouchots; sans que ledit sieur de Champagné ni ses successeurs en ladite terre & Seigneurie, puissent exiger aucuns cens ni devoirs, ni percevoir aucuns droits sur les pêcheurs qui font la pêche à la mer & sur les greves, autres que celles desdits bouchots; & sans qu'il puisse ni ses successeurs, exiger aucuns droits sur les bateaux desdits pêcheurs, sous les peines portées par l'article IX. du titre III. au liv. V. de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, & lesdits sieurs Evêque de Luçon & Baron de Champagné, ainsi que leurs fermiers, rentiers ou censitaires, seront tenus d'observer, par rapport auxdites pêcheries, la police qui sera prescrite par le présent Arrêt.

V. Ordonne Sa Majesté, que dans les afféagemens & baillettes, que lesdits sieurs Evêque de Luçon & Baron de Champagné feront par la suite, ils seront tenus d'y employer ces termes, à la charge par les fermiers & fiéffataires, de se conformer à la police prescrite par le présent Arrêt sur les pêcheries & bouchots qu'il leur seront concédés; à peine contre les propriétaires, d'être responsables des contraventions de leurs fermiers.

VI. Lesdits bouchots ou parcs de clayonnage auront les ailes, pannes ou côtés, de cent brasses de long seulement, & l'ouverture du côté de terre, aura cent brasses de largeur.

Ils seront construits de bois entrelacés comme clayes, autour des pieux ou piquets enfoncés dans le sable, lesquels ne pourront être élevés hors de terre de plus de cinq pieds.

Les pieux & clayes qui formeront lesdites pêcheries, viendront en ligne diagonale, de la côte jusqu'à la mer.

Les clayes seront simples, unies, & sans aucune tige ou branche en dedans; & il sera laissé à l'extrémité de l'angle, une ouverture, gord, égoût ou passe, de deux pieds de large sur toute la hauteur du clayonnage; laquelle ouverture ne pourra être de ladite largeur de deux pieds, que depuis le premier Octobre jusqu'au dernier Avril compris: le tout à peine contre les détenteurs, de cinquante livres d'amende, & de démolition de ce qui aura été fait en contravention du présent article, pour la première fois; de pareille amende, & d'être privés de pouvoir tenir à l'avenir aucunes desdites pêcheries, en cas de récidive.

VII. Ladite ouverture, gord, égoût ou passe, pourra être close, depuis ledit jour premier Octobre, jusques & compris le dernier Avril, d'un ret ou filet, sac, verveu, loup, guideau, tonnelle, bache ou benâtre volant, ayant les

mailles de deux pouces en quarré, ou d'une grille de bois ayant les trous en forme de mailles, aussi de deux pouces en quarré, de nasses, paniers, borgnes ou gonnes, gonnâtres, benâtres, bourgnons, bourets, bouterons & autres instrumens, dont les verges & les osiers qui formeront ces instrumens, auront au moins dix-huit lignes d'intervalle; & ce à peine contre les détenteurs desdits bouchots, de confiscation des rets, filets, engins & instrumens qui seront d'un calibre plus petit, & de cent livres d'amende pour la première fois; de pareille confiscation & amende, & d'être privé de pouvoir tenir à l'avenir aucunes desdites pêcheries, en cas de récidive.

VIII. L'ouverture ou l'extrémité de l'angle desdits bouchots ou parcs de clayonnage, sera de six pieds de large sur toute la hauteur du clayonnage, depuis le premier Mai jusque & compris le dernier Septembre; & à cet effet, il sera défait, si besoin est, des deux clayes qui formeront les deux ailes desdits bouchots, l'espace qui conviendra pour opérer ladite ouverture: laquelle ne pourra être formée pendant ledit temps, de filets, grilles de bois, paniers, benâtres, ni de quelque espece d'engins & instrumens que ce puisse être, à peine de cinquante livres d'amende, & de démolition de ce qui aura été fait en contravention du présent article, pour la première fois; de pareille amende, & d'être privé de pouvoir tenir à l'avenir aucunes desdites pêcheries, en cas de récidive.

IX. Fait défenses Sa Majesté, sous les mêmes peines, aux pêcheurs occupant lesdits bouchots ou parcs de clayonnage, de clorre de clayonnage, en quelque temps que ce soit, ladite ouverture, gord, égoût ou passe desdites pêcheries, & d'y faire aucuns parcs, benâtres, gonnes, tonnes, ou enceintes avec pieux, piquets ou clayonnage.

X. Lesdits bouchots ou parcs de clayonnage ne pourront être placés qu'à deux cens brasses au moins du passage ordinaire des vaisseaux, à peine d'être démolis aux dépens des propriétaires, lesquels seront privés du droit de parc, en cas de récidive.

XI. Ordonne Sa Majesté, que s'il se trouvoit sur les côtes de ladite Amirauté, d'autres parcs, soit en pierres, bois ou clayonnage, ou autres pêcheries exclusives, que ceux dénommés & mentionnés dans l'article IV. du présent Arrêt; ils soient démolis dans un mois du jour de la publication d'icelui, par les propriétaires; & faute par eux d'y satisfaire dans ledit temps, & icelui passé, veut Sa Majesté que lesdits parcs & pêcheries exclusives soient détruits aux frais

& dépens desdits propriétaires ; enforte qu'il ne reste plus aucunes autres pêcheries exclusives sur les côtes de lad. Amiraute, que les bouchots ou parcs de clayonnage, mentionnés dans ledit article IV.

XII. Fait Sa Majesté défenses à toutes personnes, de quelque qualité & condition qu'elles soient, autres que lesdits sieurs Evêque de Luçon & Baron de Champagné, de construire sur les côtes de ladite Amiraute, de nouveaux parcs, soit en pierres, bois ou clayonnage, ou autres pêcheries exclusives, sous tel nom & dénomination que ce puisse être ; à peine de trois cens livres d'amende, & de démolition des parcs & pêcheries à leurs frais.

XIII. Veut Sa Majesté que les riverains, pêcheurs de pied & tendeurs à la basse eau, puissent continuer de tendre sur les bords des côtes & des greves du ressort de ladite Amiraute des Sables d'Olonne, autres que celles sur lesquelles ledit sieur Evêque de Luçon a droit d'établir des courtines & preschoirs, des rets ou filets de bas parcs, rets à courtines, rets noircis, lesquels ainsi que lesdites courtines & preschoirs seront monté sur des pieux, piquets ou piochons, qui ne pourront être élevés de plus de quatre pieds hors des sables & vases ; & les mailles desdits rets ou filets, auront au moins deux pouces en quarré : lesdits filets pourront être enfouis, si les pieux, piquets ou piochons sur lesquels ils seront tendus, sont placés sur des fonds de sable ou de vase, & s'ils le sont sur des fonds de gravoirs ou de roches, ils y seront arrêtés avec des pierres de demi-pied de hauteur, ou avec des crochets de bois ou de fer : le tout, à peine de confiscation des rets ou filets, & des pieux, piquets ou piochons, & de vingt-cinq livres d'amende pour la première fois ; de pareille confiscation, & de cinquante livres d'amende, en cas de récidive.

XIV. Fait défenses Sa Majesté à tous ceux qui feront la pêche à la côte, avec lesdits rets ou filets de bas parcs, rets à courtines, rets noircis & preschoirs, & tous autres montés sur des pieux, piquets ou piochons, de les tendre dans le passage ordinaire des vaisseaux, ni à deux cens brasses près ; à peine de saisie & confiscation des rets ou filets, pieux, piquets ou piochons, de cinquante livres d'amende, & de réparation des pertes & dommages que ces pêcheries auront causées.

XV. Les pêcheurs & tous autres, de quelque qualité & condition qu'ils soient, qui auront des rets ou filets pour faire les petites pêcheries de bas parcs, rets à courtines, rets noircis, & preschoirs, dont les mailles ne seront point du ca-

libre de deux pouces au moins en quarré, conformément à l'article XIII. du présent Arrêt, seront tenus de les démonter, & de les employer à d'autres usages, dans un mois du jour de la publication d'icelui ; à peine de cent liv. d'amende, le tiers applicable au dénonciateur, & de confiscation des rets ou filets & des pieux, piquets ou piochons, qui seront brûlés publiquement.

XVI. Fait Sa Majesté défenses aux marchands, fabricateurs de rets ou filets, à tous autres, d'en faire ou fabriquer, vendre ou receler aucuns, propres pour lesdites pêcheries de bas parcs, rets à courtines, rets noircis & preschoirs dont les mailles ne seront point de deux pouces au moins en quarré ; à peine de confiscation d'iceux, & de trois cens livres d'amende, le tiers applicable aux dénonciateurs.

XVII. Les contraventions aux articles ci-dessus, seront poursuivies à la requête du Procureur de Sa Majesté au Siege de l'Amiraute des Sables d'Olonne ; & les Sentences qui interviendront contre les délinquans, seront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobstant l'appel, & sans préjudice d'icelui, sans qu'il puisse être accordé de défenses.

XVIII. Ceux qui appelleront desdites Sentences, seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement, dans un an du jour & date d'icelui ; sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, lesdites Sentences sortiront leur plein & entier effet, & les amendes seront distribuées conformément auxdites Sentences, & les dépositaires d'icelles bien & valablement déchargés.

XIX. Veut Sa Majesté que les Officiers de l'Amiraute des Sables d'Olonne se transportent un mois après la publication du présent Arrêt, le long des côtes de leur ressort, dans les endroits où sont situés les trente-sept parcs de pierres, & écluses ou gords, dont la démolition est ordonnée par les articles I. & II. d'icelui, & dans ceux où seront placés les autres parcs & pêcheries exclusives, qui pourroient se trouver sur les côtes de ladite Amiraute, & dont il n'est point fait mention dans le présent Arrêt pour dresser procès-verbal, des pêcheries qui auront été démolies, & de celles qui ne l'auront point été : ordonne Sa Majesté que, faute par les propriétaires d'icelles, d'avoir fait faire dans ledit temps la démolition ordonnée, lesdites pêcheries exclusives seront détruites par des ouvriers qui y seront mis à cet effet par lesdits Officiers de ladite Amiraute, aux dépens desdits propriétaires, & à la diligence du Procureur de Sa Majesté audit Siege, à peine d'interdiction de sa charge.

LIV. V. TIT. III. des Parcs & Pêcheries. ART. XXI. 765

XX. Les Officiers de ladite Amirauté dresseront aussi procès-verbal par rapport aux bouchoirs ou parcs de clayonnage dont il est fait mention dans l'article IV. du présent Arrêt ; dans lequel procès-verbal ils marqueront la longueur des ailes, pannes ou côtes, la largeur de l'ouverture du côté de terre, la hauteur des pieux vers le fond de la pêcherie ; si les pieux & clayes qui les formeront, viennent en ligne diagonale de la côte jusqu'à la mer ; si les clayes sont simples, unies & sans tiges ou branches en dedans ; de combien sera l'ouverture à l'extrémité de l'angle, la grandeur des mailles des filets, ou des instrumens qui serviront à clorre cette ouverture ; si elle n'est point fermée de clayonnage ; si on n'y a point établi quelques parcs ou filets avec pieux ; & s'ils sont situés à deux cens brasses du passage ordinaire des vaisseaux : le tout, conformément à ce qui est ordonné par les articles VI. VII. VIII. IX. & X. du présent Arrêt.

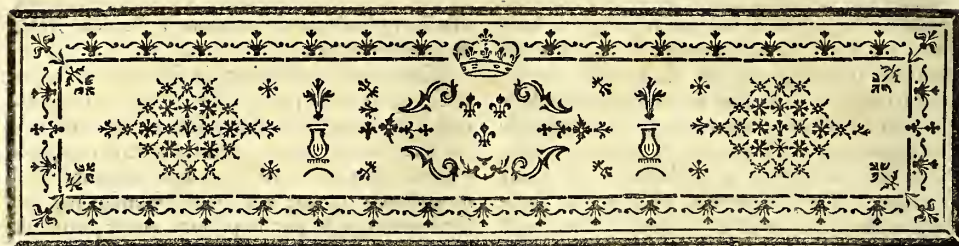
XXI. Ils feront en même temps la visite des petites pêcheries de bas parcs, rets à courtines, rets noircis, & preschoirs, dont ils dresseront procès-verbal, dans lequel ils feront mention si les rets qui y sont employés, ont les mailles du calibre prescrit par l'article XIII. du présent Arrêt ; si les pieux, piquets ou piochons, sur lesquels lesdits rets ou filets seront tendus,

sont de la hauteur marquée par ledit article, & s'ils sont placés conformément à l'article XIV. du présent Arrêt.

XXII. Lesdits Officiers de l'Amirauté feront aussi, après ledit mois passé, visite & perquisition dans les maisons des pêcheurs de leur ressort, & dans celles des riverains de la mer, privilégiés & non privilégiés, qui pourront être soupçonnés d'avoir des filets défendus par les Ordonnances & par le présent Arrêt, dont ils dresseront procès-verbal : duquel, ensemble de ceux ordonnés par les articles XIX. XX. & XXI. du présent Arrêt, ils enverront une expédition au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, quinzaine après la confection d'eux.

XXIII. Et sera le présent Arrêt exécuté nonobstant oppositions ou empêchemens quelconques, pour lesquels ne sera différé. Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Pen-thievre, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera enregistré au Greffe de l'Amirauté des Sables d'Olonne, lu, publié & affiché dans toutes les paroisses maritimes du ressort, à ce que personne n'en ignore. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le deux Mai mil sept cent trente-neuf. Signé, P H E L Y P E A U X.





TITRE IV.

DES MADRAGUES ET BORDIGUES.



U sujet des madragues & bordigues, on peut voir le Traité de la Police de Lamare, tom. 3, liv. 5, tit. 26, chap. 4, sect. 3, fol. 43 & 44. Ce qu'il dit à l'occasion de ces filets & parcs, revient à peu près à l'explication qu'on en trouve à la suite de toutes les éditions de notre Ordonnance.

Ces sortes de pêcheries ne sont guere en usage dans le Royaume, que sur les côtes de la Méditerranée.

Suivant Decormis, tom. 2, pag. 1199, la pratique n'en est pas fort ancienne : c'est le Sieur Antoine Boyer qui l'a introduite ; soit qu'il l'ait inventée, soit qu'il l'ait apportée d'Espagne.

» Les madragues sont de grandes machines fixes & plantées dans la mer ;
 » elles sont composées de plusieurs chambres ou cases attachées à terre par
 » un long cordage, qu'on appelle la queue de la madrague. L'endroit où elles
 » sont posées ne doit pas être éloigné de la mer au delà d'un demi mille,
 » parce qu'il faut que les filets touchent le fond de la mer, & que les thons
 » cotoient la terre. Boniface, tom. 4, pag. 694.

Les bordigues sont des parcs formés de roseaux ou de cannes. On les construit ordinairement sur les canaux qui communiquent de la mer aux étangs salés, pour prendre le poisson dans le passage de l'un à l'autre. Lamare *loc. cit.*

ARTICLE PREMIER.

FAisons défenses à toutes personnes de poser en mer des madragues ou filets à pêcher des thons, & d'y construire des bordigues sans notre expresse permission, à peine de confiscation & de trois mille livres d'amende.

Quoique les madragues & bordigues soient des parcs, nuisibles par conséquent de leur nature à la liberté de la pêche & à la sûreté de la navigation ; ils ne sont pas néanmoins totalement interdits comme les parcs, appelés écluses ou bouchots, dans la construction desquels, *il entre bois ou pierre ;*

art. 8 du tit. précédent : mais aux termes de cet article , il est défendu à toutes personnes , d'en poser ou construire , sans une permission expresse du Roi ; à peine de confiscation. Il est ajouté & de 3000 liv. d'amende ; ce qui surprend , attendu que l'amende prononcée par ledit article 8 du titre précédent n'est que de 300 liv.

ARTICLE II.

Ceux qui auront obtenu de nous les Lettres nécessaires pour l'établissement de quelque madrague ou bordigue , seront tenus de les faire enregistrer au Greffe de l'Amirauté , dans le détroit de laquelle ils devront faire leur pêche.

IL n'est pas douteux que la permission que le Roi accorderoit par Arrêt de son Conseil , ou par un simple brevet , pour l'établissement de quelque madrague ou bordigue , ne fût aussi valable que si elle étoit donnée par des Lettres du grand Sceau ; mais en quelque forme que soit la permission , il faut toujours avant d'en faire usage , qu'elle soit enregistrée au Greffe de l'Amirauté du lieu , sous les peines portées par l'article précédent.

ARTICLE III.

ENjoignons aux propriétaires des madragues , de mettre sur les extrémités les plus avancées en mer , des hoirins , bouées ou gaviteaux , à peine des dommages qui arriveront faute de l'avoir fait , & de privation de leurs droits.

Les précautions que cet article exige , sont la preuve que les madragues sont naturellement préjudiciables à la navigation , & c'est pour prévenir les inconvéniens , qu'à l'exemple des ancres jettées dans ses ports , ou laissées dans les rades , *suprà* art. 5 , tit. 1 , & art. 2 , tit. 8 du liv. 4 , il est enjoint aux propriétaires & possesseurs des madragues , de mettre sur les extrémités les plus avancées dans la mer , des hoirins , bouées ou gaviteaux , pour avertir les navigateurs ; à peine de répondre des dommages qui arriveront pour y avoir manqué , & de privation de leur droit de pêcherie.

ARTICLE IV.

FAisons aussi défenses sous les mêmes peines de placer aucune madrague ou bordigue *dans les ports & autres lieux , où ils puissent nuire à la navigation* , & d'y laisser en levant leur madrague , les pierres ou baudes qui y étoient attachées.

*D*ans les ports. Cela ne souffre aucune exception. Et autres lieux où ils puissent nuire à la navigation. Ces autres lieux, sont non-seulement les avenues des ports ; mais encore tout espace non éloigné de 200 brasses de passage ordinaire des vaisseaux, suivant les art. 11 & 12 du tit. précédent, & les autres autorités qui ont été rapportées.

De sorte que, quand bien même la permission du Roi auroit désigné l'emplacement des madragues & bordigues, leur démolition n'en seroit pas moins inévitable, la permission alors n'ayant pu être obtenue que par surprise ; & d'un autre côté les propriétaires des madragues & bordigues, ne seroient pas moins responsables, en pareil cas, de tout le dommage arrivé aux vaisseaux, quoiqu'ils y auroient fait mettre des hoirins, bouées ou gaviteaux, conformément à l'art. précédent, parce qu'il ne regarde que les établissemens de ces pêcheries faits dans les endroits convenables & non prohibés.

Par la même attention à prévenir les avaries, notre article veut encore que les propriétaires des madragues, en les levant, soient tenus, sous les mêmes peines, d'ôter les pierres ou bades qui y étoient attachées, ces pierres étant trop grosses pour que les bâtimens puissent passer dessus sans toucher & sans en recevoir par conséquent du dommage.

ARTICLE V.

*N*E pourront les capitaines de madragues, ôter la liberté aux autres pêcheurs, de tendre thonnaires ou combrières, & de pêcher dans le voisinage de la madrague, pourvu qu'ils ne l'approchent point plus près de deux mille du côté du Levant, & d'abord des thons.

*I*L ne seroit pas juste en effet que les capitaines, propriétaires & fermiers des madragues, ôtassent aux autres pêcheurs la liberté de pêcher dans le voisinage de leurs madragues. Cependant cette liberté des autres pêcheurs est bien gênée, puisqu'il ne leur est pas permis d'approcher d'une madrague plus près de deux mille du côté du levant & à bord des thons ; tandis qu'à l'égard des écluses, bouchots & autres pêcheries exclusives, la défense d'en approcher, n'est que jusqu'à dix brasses, suivant l'art. 13, tit. 10 de la Déclaration du Roi du 18 Mars 1727, rapportée sur l'art. 4 du tit. précédent.

ARTICLE VI.

*L*es propriétaires & fermiers des bordigues seront tenus d'en curer annuellement les fosses & canaux, chacun à l'endroit & dans l'étendue de leur bordigue, en sorte qu'il y ait en tout temps quatre pieds d'eau au moins, à peine de trois cens livres d'amende, & d'y être mis ouvriers à leurs frais.

Ceci

Ceci, comme les art. 3 & 4, ci-dessus, n'a encore pour objet que la sûreté & la facilité de la navigation pour les bâtimens qui seront forcés d'entrer dans ces fosses & canaux ; & l'on ne comprend pas comment le Commentateur a imaginé que les quatre pieds d'eau étoient exigés, » crainte que ces bordigues » ne contractent l'odeur du poisson, qui de soit est très-puant, particulièrement quand il est vieux pêché, n'empuantissent l'air du voisinage.

ARTICLE VII.

Leur faisons défenses, sous même peine de trois cens livres d'amende, de fermer leurs bordigues, depuis le premier Mars jusqu'au dernier Juin : enjoignons aux Officiers de l'Amirauté de les faire ouvrir pendant ce temps, à peine de suspension de leurs Charges.

Le Commentateur n'a pas compris non plus le motif de cet article, qui n'est autre que de conserver le frai du poisson. Comme le poisson dépose ordinairement son frai dans les mois de Mars, Avril, Mai & Juin, c'est la raison pour laquelle notre article défend de fermer les bordigues pendant ces mêmes mois, sous peine de trois cens livres d'amende, avec injonction aux Officiers de l'Amirauté de les faire ouvrir pendant le même temps, afin que le petit poisson puisse s'échapper.

C'est dans la même vue de conserver le frai du poisson, & le poisson du premier âge, que la maniere de tenir ouverts les parcs appelés écluses & bouchots, a été réglée par les articles 5, 6 & 7 du titre précédent, & par les Réglemens postérieurs, intervenus sur ce sujet, qui y ont été rapportés.

Il a été pris aussi d'autres précautions pour la même fin, contre les Pêcheurs en mer avec bateaux & filets. Voyez, *supra*, les observations sur les articles 16 & 18 du titre précédent, & sur l'article 4, titre 2 du même présent livre.

ARTICLE VIII.

N' pourront les Propriétaires ou fermiers prétendre aucuns dépens, dommages & intérêts contre les mariniers, dont les bateaux auront abordé leurs bordigues, s'ils ne justifient que *l'abordage a été fait par leur faute ou malice.*

Il en faut dire autant des madragues & autres pêcheries exclusives ; de même encore des parcs faits avec des filets fédentaires attachés à des pieux, n'étant pas naturel de présumer que des maîtres de navires, bateaux ou autres bâtimens, aillent exprès & par malice, aborder les parcs, aux risques d'en recevoir beaucoup plus de dommages qu'ils ne pourroient leur en causer.

La présomption étant donc en leur faveur ; c'est-à-dire, qu'ils n'ont pu na-

turellement éviter cet abordage; il s'ensuit que pour les rendre responsables du dommage qu'ils auront causé par-là, il faut les convaincre par des preuves suffisantes, que l'abordage a été fait par leur faute ou malice. C'est aussi ce que décide cet article, relativement à l'article 11 du titre des avaries, *suprà*, titre 7 du livre 3, en fait d'abordage de vaisseau.

Mais sous prétexte qu'en cas d'abordage fortuit & involontaire, le maître du bâtiment qui a causé du dommage à une pêcherie, n'est pas tenu de le réparer en plein, il ne s'ensuit nullement qu'il ne doive pas y contribuer; & d'un autre côté qu'il n'ait pas droit de demander aussi la contribution du dommage qu'il a reçu en même temps. Ce n'est pas le cas de dire que chacun doit supporter son dommage. Il faut au contraire se régler comme dans la circonstance de l'abordage de deux vaisseaux, & dire, conformément à l'article 10 du même titre des avaries, que le dommage doit être payé également par le maître du navire & par le propriétaire de la bordigue, ou autre pêcherie, cumul fait après estimation, du dommage reçu de part & d'autre.

Il n'y a d'exception à cela, contre le maître du bâtiment, qu'autant que l'abordage aura été fait par sa faute ou par malice; & contre le propriétaire de la bordigue ou autre pêcherie, qu'au cas qu'il ne l'ait pas tenue en règle, conformément aux articles 3 & 4, ci-dessus, & aux autres Réglemens concernans les pêcheries exclusives. Alors celui qui est en faute ou contravention, non-seulement n'a pas de contribution de dommage à demander, mais encore est tenu de réparer en entier le dommage qu'il a causé. Voyez, *suprà*, les observations sur l'article 6, titre 2 du livre premier; sur les articles 10 & 11 dudit titre des avaries; sur l'article 5, titre premier, & sur l'article 2, titre 8 du livre quatre.

Au reste, dans l'estimation du dommage causé aux pêcheries & aux filets des pêcheurs, on ne doit faire attention qu'au dommage réellement reçu, à l'effet de le réparer & de remettre la pêcherie & les filets en état de servir comme auparavant; & il n'est nullement question d'indemniser les pêcheurs, du poisson qu'ils auroient pu prendre. *Non verum (tenentur navigantes) ad estimationem piscium, qui nondum capti erant, & incertum erat an caperentur. Casa regis, de commercio tom 1 disc. 23, n. 20, fol. 69.* Mais je pense qu'il est dû toujours une indemnité du temps qu'a perdu celui qui a reçu ce dommage, sur-tout s'il lui a été causé par malice.





TITRE V.

DE LA PÊCHE DU HARENG.

Ette pêche est assez ancienne, puisqu'il en est parlé tant dans l'art. 28 des Jugemens d'Oleron, que dans l'Ordonnance de 1543, art. 49, & dans celle de 1584, art. 79, 83 & 85; mais elles n'en ont point prescrit les regles & les conditions.

La pêche des harengs ne se fait avantageusement qu'en automne vers l'équinoxe. Ces poissons vont par troupes, ce qui en facilite la pêche. L'on se sert pour cela de grands filets, & l'on en prend quelquefois une si grande quantité que les filets en rompent, ou que l'on a de la peine à les tirer hors de l'eau. Les harengs aiment la lumière, & dès qu'ils l'aperçoivent, ils s'y rendent en foule. C'est aussi un artifice dont se servent les pêcheurs pour les attirer dans leurs filets; & c'est par cette raison que la pêche s'en fait ordinairement la nuit. Tr. de la Police de Lamare, liv. 5, tit. 24, ch. 4, sect. 11, fol. 17, col. 2.

Il est dit un peu plus bas, que comme cette pêche qui n'a qu'un temps est d'une grande ressource pour les pauvres, il a été permis de la faire les jours de Fêtes & Dimanches, par une Décrétale d'Alexandre III. de l'an 1160, adressée aux Prélats d'Allemagne, qui en faisoient difficulté.

Elle commence ordinairement sur les côtes de France, au mois d'Octobre; à la Saint Denis, & finit vers Noel; mais la pêche de nos François sur les côtes d'Angleterre, commence dès le mois d'Août, & ils la continuent jusques vers la mi-October, qu'ils viennent la reprendre sur les côtes de France jusqu'à Noel. Le même Auteur, *ibid.* tit. 25, ch. 3, fol. 35, col. 2. & tit. 27, ch. 4, fol. 52. Vient ensuite la maniere de saler le hareng, *ibid.* fol. 52, il est question du hareng saur ou sor, fol. 54.

La raison pour laquelle la pêche du hareng doit finir à Noel, c'est qu'alors le hareng ayant frayed, devient de mauvaise qualité, & que la quantité qu'on en prend fait tort à la pêche qui en a été faite dans la bonne saison. C'est pour cela, comme aussi pour faire cesser l'abus où étoient les pêcheurs d'acheter du hareng à bord des vaisseaux étrangers, qu'intervint l'Arrêt du Conseil du 24 Mars 1687, portant défenses à tous pêcheurs de faire la pêche du hareng, après le mois de Décembre passé, ni d'en acheter à bord d'aucun vaisseau étranger, à peine de cinq cens livres d'amende, confiscation du hareng, des équipages & vaisseaux, & autres peines, s'il y étoit.

Mais en temps de guerre, la pêche étant difficile, Louis XIV, depuis cet Arrêt, permit en différens temps de prolonger cette pêche jusqu'au 15 Mars; & enfin cette permission fut réitérée & rendue authentique, pour avoir lieu jusqu'au 15 Mars lors prochain, par autre Arrêt du Conseil du 16 Décembre 1695, qui au surplus ordonna l'exécution du premier. Ce qui veut dire non-seulement que les défenses d'acheter du harang d'aucun vaisseau étranger subsisteront toujours; mais encore que pour l'avenir, même en temps de guerre, la pêche du poisson continueroit d'être défendue après le mois de Décembre, sans une nouvelle permission.

Suit le premier de ces Arrêts, comme le plus intéressant. Ceux, au reste, qui voudront voir l'autre, le trouveront dans le Traité de la Police, *loc. cit.* fol. 53.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

D U R O I,

AU SUJET DE LA PECHE DU HARENG.

Du 24 Mars 1687.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

Sur ce qui a été représenté au Roi, Sa Majesté étant en son Conseil, que la pêche des harengs se faisant tous les ans par les pêcheurs François, tant de Dieppe que des autres ports de Normandie & Picardie, laquelle commence à la Saint Denis, & doit finir à Noel, jusques auquel temps les harengs qui se pêchent sont de bonne qualité pour profiter, & être vendus & débités par tout le Royaume; cet usage avoit été pratiqué de tout temps, sans qu'on eût entrepris de faire ladite pêche au delà dudit temps, si ce n'est depuis environ six ans que lesdits pêcheurs ont entrepris de continuer lad. pêche après Noel, dans lequel temps le harang, ayant frayé, devient de mauvaise qualité; ce qui ruine entierement lesdites côtes, par la quantité qu'on en prend, & les pêches qu'on fait en bonne saison par le vil prix auquel on le vend: comme aussi que des particuliers, contre les prohibitions expresses portées par l'Ordonnance du mois de Juillet 1681, titre des droits d'abord & de consommation, achètent du harang à bord des vaisseaux étrangers, ce qui cause un grand préjudice au commerce, par le mélange qu'ils en font, & au débit de celui de la première pêche qui se fait dans la bonne saison. Auxquels abus étant nécessaire de remédier: Sa Majesté, étant en son Conseil, a

fait & fait très-expresses inhibitions & défenses à tous pêcheurs, & autres personnes, de quelque qualité & condition qu'elles soient, d'aller, ni d'envoyer à la pêche du harang après le mois de Décembre passé, ni d'en acheter à bord d'aucun vaisseau étranger, en quelque saison que ce soit, à peine de cinq cens livres d'amende, confiscation du harang, des équipages & vaisseaux, & autres peines, s'il y échoit. Enjoint aux Officiers de l'Amirauté de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, à peine de répondre en leurs propres & privés noms. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles, le vingt-quatrième jour de Mars, mil six cens quatre-vingt-sept. *Signé*, COLBERT.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A nos chers & biens amés les Officiers de l'Amirauté, Salut. Par l'Arrêt dont l'extrait est ci attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie, cejourd'hui donné en notre Conseil d'Etat, Nous y étant, Nous avons fait très-expresses inhibitions & défenses à tous pêcheurs & autres personnes de quelque qualité & condition qu'elles soient, d'aller, ni d'envoyer à la pêche du harang après le mois de Décembre passé, ni d'en acheter à bord d'aucun

vaisseau étranger, en quelque façon que ce soit, à peine de cinq cens livres d'amende, confiscation du hareng, des équipages & vaisseaux, & autres peines s'il y étoit. A ces causes, Nous vous mandons & ordonnons par ces présentes, signées de Nous, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt. Commandons au premier Huissier ou Sergent sur ce requis, de faire, pour l'entière exécution d'icelui, tout commandemens, sommations, défenses sur les peines y contenues, & autres actes & exploits nécessaires, sans pour ce demander autre permis-

sion, nonobstant clameur de Haro, Charte Normande, prise à partie, & autres choses à ce contraires. Voulons qu'aux copies dudit Arrêt & des présentes, collationnées par l'un de nos amés & féaux les Conseillers Secrétaires, foi soit ajoutée comme aux originaux: Car tel est notre plaisir. Donné à Versailles le vingt-quatrième jour de Mars, l'an de grace mil six cens quatre-vingt sept, & de notre regne le quarante-quatrième. *Signé*, LOUIS, *Et plus bas*, par le Roi, COLBERT. Et scellé du grand Sceau de cire jaune.

ARTICLE PREMIER.

Les mailles des rets ou aplets pour faire la pêche du hareng, auront un pouce en quarré, sans que les pêcheurs y en puissent employer d'autres, ni se servir des mêmes filets pour d'autres pêches, à peine de cinquante livres d'amende, & de confiscation des filets.

Il est très-peu de rets ou filets permis, dont la maille n'ait qu'un pouce en quarré; & si l'usage en est toléré pour la pêche des harengs, de même que pour la pêche des sardines, il est permis d'employer des filets dont les mailles ne soient que de quatre lignes, *suprà*, art. 11, titre 2 du présent livre; c'est que ces deux sortes de poissons qui vont en troupes, n'en souffrent guere d'autres parmi eux.

Par-là, il y a donc peu de danger que d'autres petits poissons se trouvent pris avec eux; & voilà la raison de la permission de faire cette pêche avec des filets d'une aussi petite maille. Ce qui le prouve encore, & d'une manière à n'en pouvoir douter, c'est qu'il est expressément défendu aux pêcheurs, non-seulement d'employer des filets d'une moindre maille, mais encore de se servir de ceux-ci pour d'autres pêches, le tout à peine de 50 liv. d'amende & de confiscation des filets.

ARTICLE II.

Lorsqu'un équipage mettra ses filets à la mer pour faire la pêche du hareng, il sera tenu de les jeter dans une distance de cent brasses au moins des autres bateaux, & d'avoir deux feux hauts, l'un sur l'avant, & l'autre sur l'arrière de son bâtiment, sous pareille peine de cinquante livres d'amende, & de réparation de toutes pertes, dommages & intérêts résultans des abordages qui pourroient arriver, à faute de feu.

Cette pêche ne se faisant point avec des rets sédentaires, mais avec des bateaux dérivant continuellement avec leurs filets, l'abordage seroit d'autant plus à craindre, que les pêcheurs font toujours cette pêche en grand nombre. Telle est la raison des précautions ordonnées par cet article & les suivans, avec beaucoup de sagesse, sous les peines qui y sont portées.

L'obligation de montrer des feux, est aussi imposée par l'article 6, titre 2, ci-dessus, aux pêcheurs ordinaires, en mettant leurs filets à la mer, lorsqu'ils voudront pêcher durant la nuit.

ARTICLE III.

Chaque équipage, après ses filets jettés à la mer, fera obligé, sous les mêmes peines, de garder un feu sur l'arrière de son bateau, & d'aller à la dérive le même bord au vent que les autres pêcheurs.

D'Aller à la dérive le même bord au vent. Il faut joindre à ceci l'article 10 du même titre 2, ci-dessus, qui défend aux pêcheurs, en général, qui sont en flotte, de quitter leur rumb ou rang, pour se placer ailleurs.

ARTICLE IV.

Enjoignons, sous pareilles peines, aux maîtres de barques, qui pendant la nuit voudront s'arrêter & jeter l'ancre, de se retirer si loin du lieu où se fait la pêche, qu'il n'en puisse arriver aucun dommage aux barques & bateaux étant à la dérive.

Il n'est donc pas défendu à un pêcheur, quoiqu'en flotte, de s'arrêter & jeter l'ancre durant la nuit, pourvu qu'il ait attention de se retirer si loin de la ligne de la pêche, qu'il ne puisse en arriver aucun dommage aux bateaux étant à la dérive; & qu'avec cela il observe ce qui est prescrit par l'article suivant; sans quoi il sera tenu de la réparation du dommage, comme l'ayant causé par sa faute.

ARTICLE V.

Lorsqu'un équipage sera forcé, par quelque accident, de cesser sa pêche ou de mouiller l'ancre, il sera tenu de montrer un feu par trois différentes fois; la première lorsqu'il commencera à tirer ses filets, la seconde quand ils seront à moitié levés, & la troisième après les avoir entièrement tirés, & alors il jettera son feu à la mer.

L'Obligation de montrer ces trois feux , me paroît regarder aussi-bien le cas de l'article précédent où le pêcheur s'arrête & jette l'ancre volontairement , que celui où il est forcé par quelque accident. Ce que cet article a de particulier qui sert d'exception à l'autre ; c'est que le pêcheur ainsi forcé de mouiller l'ancre , n'est pas blâmable de ne pas s'éloigner de la ligne de la pêche , puisqu'il est censé ne le pouvoir pas , à raison de son accident. D'où il s'ensuit que si réellement il ne l'a pas pu , & que son bateau soit abordé par un autre , le dommage qui en résultera ne fera pas à sa charge en entier ; ce sera seulement un avarie à supporter en commun , entre lui & l'autre pêcheur. Mais pour cela il faut qu'il ait soin de montrer les trois feux ordonnés par cet article , autrement tout le dommage fera pour son compte.

A R T I C L E V I.

Sil les filets sont arrêtés à la mer , l'équipage ne jettera point son troisième feu ; mais il sera tenu d'en montrer un quatrième , & d'en garder deux jusqu'à ce que les filets soient dégagés.

Lemaître d'un bateau draqueur , se trouvant dans le même cas , & ne pouvant plus dériver , parce que ses filets sont arrêtés & retenus par quelque ancre , roche ou autres choses semblables , n'est obligé par l'article 7 du titre 2 , ci-dessus , de montrer qu'un seul feu , tant qu'il demeurera sur les lieux où les filets sont arrêtés. Ici le pêcheur de hareng est tenu d'en montrer deux , jusqu'à ce que ses filets soient dégagés ; sans doute parce que dans cette sorte de pêche , les pêcheurs étant en plus grand nombre qu'à la pêche ordinaire du poisson frais , l'abordage est plus à craindre.

Du reste , cet article ne dit point qu'elle peine encourra le pêcheur qui manquera de se conformer à sa disposition ; sur quoi il me semble qu'il faut recourir audit art. 7 du titre 2 , qui en se référant à l'article précédent , prononce la peine de cinquante livres d'amende , & la réparation de tout dommage qui en pourra arriver.

A R T I C L E V I I.

Faisons défenses , à peine de punition corporelle , à tous pêcheurs de montrer des feux sans nécessité , ni autrement que dans les temps & en la manière ci-dessus prescrite.

Tous autres feux montrés hors les temps prescrits par la présente Ordonnance , ou d'une manière différente de celle qui y est marquée , ne pourroient être que des feux trompeurs , capables par conséquent de causer bien des désordres , par les méprises auxquelles ils exposeroient ceux qui les pren-

droient pour guide, & comme ces feux ne pourroient être montrés sans nécessité, qu'en vue de nuire & par malice; c'est la raison pour laquelle notre article veut que cette contravention soit sujette à punition corporelle. A quoi il faut ajouter qu'il y aura peine de mort, si ces feux sont montrés dans des lieux périlleux, pour y attirer & faire perdre les navires, suivant l'art. 45 du titre des naufrages, qui est le neuvième du livre 4.

A R T I C L E V I I I .

Si la plus grande partie des pêcheurs d'une flotte cesse de pêcher, & mouille l'ancre, les autres seront tenus de faire de même, à peine de réparation de tout le dommage, & d'amende arbitraire.

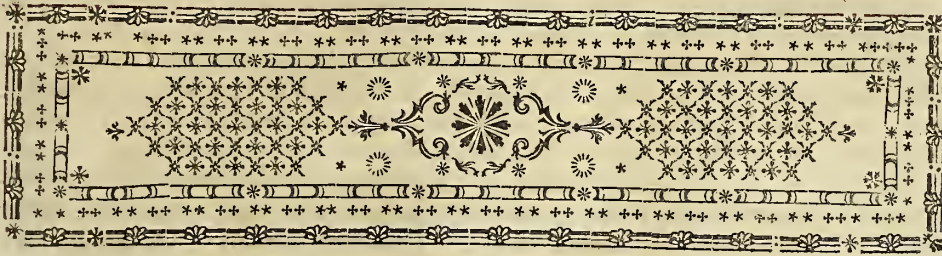
C'est une suite de la police établie par les précédens articles, dont l'objet est de prévenir le désordre de la pêche, & l'abordage des bateaux qui, la faisant en ligne, toujours en dérivant, ne pourroient manquer de s'aborder, si les uns mouillant l'ancre, les autres continuoient de dériver sur eux.

Il est juste, au reste, que le plus grand nombre des pêcheurs fasse la loi aux autres de la flotte; & cela est conforme aux principes du droit, entre personnes qui ont le même intérêt à une chose. Voyez le Commentaire de la Coutume de la Rochelle, tome 3, art. 66, n. 95 & suiv. Ainsi le plus grand nombre cessant de pêcher & mouillant l'ancre, il faut que les autres en fassent autant, sans quoi cet article les assujettit & à la réparation de tout le dommage & à une amende arbitraire.

On conçoit que cette manœuvre ne se peut faire que de jour, & qu'elle seroit impraticable la nuit.

En faveur de cette pêche, depuis quelques années on allume un feu à Calais toutes les nuits, deux heures avant & deux heures après la pleine mer; & cela durant tout le temps de la pêche, à commencer du 15 Octobre. C'est un fanal placé au bout de la grande jettée du côté de l'Ouest, pour faciliter aux pêcheurs de hareng l'entrée du port. Journal historique du mois de Décembre 1754, page 474.





T I T R E V I.

D E L A P E S C H E D E S M O L U E S.

Tout ce qui concerne la pêche des morues, (car c'est le mot usité aujourd'hui & depuis long-temps,) son origine, ses progrès, la maniere de la faire, de saler & de faire sécher les morues, est exposé en détail & avec soin dans le traité de la police de Lamare tome 3, liv. 5, tit. 27, ch. 5, depuis la page 54 jusques & compris la soixante-unieme.

On y voit, par rapport à l'origine de cette pêche, que l'honneur est dû aux François, principalement aux Basques du Cap-Berton, près Bayonne, qui découvrirent cent ans avant Christophe Colomb, l'Amérique Septentrionale. Ils firent cette découverte à l'occasion de la pêche des baleines qu'ils avoient déjà pratiquée sur leurs côtes. Ayant observé qu'elles s'en éloignoient en certaines saisons, ils s'appliquerent à chercher la retraite de ces monstrueux poissons. Dans cette idée, ils poussèrent leur navigation jusqu'aux côtes du Canada. Là, ils trouverent comme ils l'avoient prévu, plusieurs baleines; mais ils y firent en même-temps une autre découverte, devenue dans la suite bien plus considérable & bien plus utile; c'est-à-dire, une pêche extrêmement abondante de morues, sur le grand banc de Terre-Neuve & dans les parages voisins.

L'Auteur, pour appuyer son assertion que ce sont effectivement les Biscayens qui ont découvert cette partie de l'Amérique septentrionale, & qui ont les premiers pratiqué la pêche de la morue, apporte en preuve que l'une des isles voisines porte encore aujourd'hui le nom de Cap-Berton ou Breton, & qu'une autre est nommée *Baccaleos*, qui signifie morue en langue Biscayenne.

Ceci, au reste, est une opinion qui passe aujourd'hui pour certaine, tant la faveur de ces preuves, que des autres rapportées, ci-dessus, à la suite du préambule de la présente Ordonnance.

A l'exemple des Biscayens, les Normands, & successivement les Bretons, les Rochellois, les Bordelois & les habitans des Sables d'Olonne, s'appliquerent à cette pêche si lucrative, sur-tout depuis l'année 1604, que Henri le Grand favorisa l'établissement d'une nouvelle Colonie en Canada.

Cette pêche s'est toujours faite depuis avec succès, non-seulement sur le banc de Terre-Neuve & près des Isles voisines, principalement de celle de

Plaisance ; mais encore sur les côtes du Chapeau Rouge & du petit Nord , & dans la Baye de Canada.

Pendant un long-temps, la côte du Petit-Nord étoit devenue en quelque sorte le partage des Bretons , & sur-tout des Malouins. Comme ils y alloient en grand nombre, & que leurs fréquentes contestations sur le choix des havres & galets les plus convenables pour la pêche, donnoient lieu à des divisions entr'eux, dont les sauvages ne savoient que trop profiter, les principaux Négocians de Saint-Malo, intéressés dans cette pêche, pour faire cesser ces désordres, convinrent entr'eux d'un Règlement, lequel ayant été approuvé dans une assemblée générale des notables habitans, du 26 Mars 1640, fut ensuite homologuée au Parlement de Rennes, par Arrêt du 31 du même mois.

Ce Règlement portoit en substance, que celui des maîtres de navires qui arriveroit le premier & jetteroit l'ancre dans le havre du Petit-Maître, demeureroit Amiral de la pêche, lequel pour signal mettroit l'enseigne sur son mât ; qu'en cette qualité d'Amiral, il choisiroit tel havre qu'il jugeroit à propos, & le galet nécessaire en égard au nombre d'hommes dont son équipage seroit composé ; qu'en conséquence il seroit tenu, d'aller ou envoyer mettre à l'échaffaud du croc, un papier ou tableau, sur lequel il déclareroit le jour de son arrivée & le nom du havre qu'il auroit choisi, laquelle déclaration il signeroit ou feroit signer par quelqu'un de ses gens.

Que de même & dans le même ordre, à mesure que les autres maîtres de navires arriveroient, ils feroient sur le tableau la déclaration du jour de leur arrivée, & du havre qu'ils auroient choisi ; à l'effet de quoi ce tableau demeureroit à l'échaffaud du croc, sous la garde d'un homme de l'Amiral, jusqu'à ce que tous les maîtres de navires y eussent été inscrits, avec les noms des havres & galets par eux pris, après quoi le tableau seroit remis à l'Amiral.

Il fut décidé aussi par ce Règlement, que si quelqu'échaffaud, étoit rompu ou brisé par les Sauvages ou autrement, les débris en appartiendroient à celui qui en étoit le propriétaire, avec défenses à tous autres de s'en emparer, & de les transporter dans un autre havre ou galet.

Enfin, défenses furent faites à tous maître de navire de jetter son lest dans les havres, le tout sur peine de quatre cens livres d'amende.

Tel étoit ce Règlement qui, comme il a été observé, fut approuvé & homologué au Parlement de Rennes, le 31 dudit mois de Mars 1740, pour être exécuté selon sa forme & teneur, avec défenses à tous propriétaires des navires, capitaines, pilotes, mariniers & tous autres d'y contrevenir, à peine de cinq cens livres d'amende, au paiement de laquelle demeureroient affectés les vaisseaux & cargaisons des contrevenans.

Au moyen de cet ordre établi par les Bretons, pour la pêche, à la côte du Petit-Nord, plusieurs François des autres provinces y étant allés pour en partager les profits ; de peur que quelques-uns d'eux ne refusassent de se soumettre au Règlement, sous prétexte qu'il n'avoit pas été fait avec eux, ce qui auroit causé les mêmes désordres que l'on avoit voulu éviter ; le Roi jugea à propos, par Arrêt du Conseil du 28 Avril 1671, de déclarer commun, avec tous ses sujets qui iroient dorénavant à la pêche des morues à la côte du Petit Nord ; ce Règlement & l'Arrêt du Parlement de Rennes qui l'avoit autorisé.

C'est aussi ce même Règlement qui a servi de base aux quatre premiers articles du présent titre.

Jusques-là, long-temps encore après, en un mot, jusqu'à la paix d'Utrecht, les François étoient seuls en droit & en possession de faire la pêche des morues sur le banc & à l'Isle de Terre-Neuve, aussi-bien que sur les côtes voisines; & si les Anglois les y troubloient, ce n'étoit que par un esprit d'intolérance & d'usurpation qui leur est propre, ou à la faveur des guerres élevées entre les deux nations. Mais depuis le traité d'Utrecht les choses ont changé au moyen de la cession faite aux Anglois de l'Isle de Terre-Neuve. Par là, à la vérité, la France n'a pas perdu le droit de pêcher, sur le banc de Terre-Neuve, ni sur les côtes de cette Isle, Louis XIV l'ayant expressément réservé pour ses sujets, avec faculté d'avoir dans l'Isle des échaffauds & des cabanes dans le temps de la pêche, pour y préparer, saler & sécher leurs poissons sur les greves, depuis le Cap de Bonavista, jusqu'à la pointe riche: mais les Anglois, qui auparavant estimoient peu cette pêche, s'en sont fait depuis un objet capital, jusques-là qu'ils n'ont rien négligé pour en exclure les François ou les en dégoûter. Tentative injuste, ainsi que dans le projet d'envahir, en pleine paix, toutes nos possessions du Canada, & dont toute l'Europe à intérêt d'empêcher la réussite.

ARTICLE PREMIER.

Quand nos sujets iront faire la pêche des molues aux côtes de l'Isle de Terre-Neuve, le premier qui arrivera ou enverra sa chaloupe au havre appelé du Petit-Maitre, aura le choix, & prendra l'étendue du galet qui lui sera nécessaire, & mettra au lieu dit, l'échaffaud du croc, une affiche signée de lui, contenant le jour de son arrivée, & le nom du havre qu'il aura choisi.

Cet article est tiré absolument du Règlement des Bretons, du 26 Mars 1640, dont il vient d'être parlé, homologué au Parlement de Rennes par Arrêt du 31 du même mois, & déclaré commun avec tous les François qui iroient dorénavant à la pêche des morues sur les côtes de Terre-Neuve & du Petit-Nord, par Arrêt du Conseil du 28 Avril 1671.

Il n'y a que le titre d'Amiral qui n'est pas donné ici, au maître de navire qui arrive le premier au havre appelé du Petit-Maitre; mais l'usage ne s'en est pas moins conservé en conséquence de ce Règlement & de l'Arrêt du Conseil qui l'a confirmé. Les avantages attribués par cet article & par l'article 5, ci-après, au maître de navire le premier arrivé, ont excité dans tous les temps l'émulation des capitaines de navires allant à la pêche de la morue.

Comme ils partent quelquefois en flotte, & que ceux expédiés en différens ports, se rencontrent assez souvent à la mer, ils vont de compagnie jusqu'à ce qu'il ne leur reste plus que quelques lieues à faire pour arriver au lieu de la pêche. Alors c'est à qui sera rendu le premier, & à cette fin chacun fait les derniers efforts pour devancer tous les autres.

En conséquence de cet article, qui en cette partie n'avoit fait que se conformer à l'usage, c'étoit le capitaine qui envoyoit le premier sa chaloupe au havre

du Petit-Maître, qui étoit l'Amiral de la pêche. Il arrivoit delà que les capitaines ; quoiqu'il restât encore plusieurs lieues à faire pour atteindre le but mettoient à l'envie leurs chaloupes à la mer avec leurs meilleurs matelots , & que les uns & les autres forçant de voiles & de rames , se disputoient la primauté de l'arrivée ; d'où s'ensuivoit assez souvent la perte de quantité de chaloupes avec leurs équipages. Pour remédier à un abus aussi dangereux , est intervenue l'Ordonnance du 8 Mars 1702 , qui a fait défenses à tous capitaines allant à la pêche de la morue , d'envoyer leurs chaloupes à terre avant d'avoir mouillé l'ancre , à peine de 1000 liv. d'amende pour la première fois , & de punition corporelle en cas de récidive. La même Ordonnance porte qu'à l'avenir , ce sera le capitaine du premier navire qui mouillera l'ancre sur les côtes où se fait la pêche , qui sera le maître du galet & qui aura les prérogatives qui y sont attachées par la présente Ordonnance de 1681 , dont l'exécution est recommandée pour le surplus par ladite Ordonnance du 8 Mars 1702 , avec injonction au Gouverneur & autres Officiers commandans pour le Roi sur la côte , d'y tenir la main.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

D U R O I ,

QUI déclare commun avec tous les sujets du Roi , le Règlement fait par les Négocians de Bretagne , au sujet de la pêche du Petit-Nord , & l'Arrêt du Parlement de Rennes , intervenu en conséquence au mois de Mars 1640.

Du 28 Avril 1671.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

Sur ce qui a été représenté au Roi en son Conseil , que les Négocians de Saint-Malo & autres , de la Province de Bretagne , ont été les seules jusqu'à présent , qui ont fait la pêche des molues de Terre-Neuve , dans la côte du petit Nord ; & comme il arrivoit des désordres par la mésintelligence des capitaines ou maîtres des vaisseaux pour le choix des havres où se fait ladite pêche , & que les Sauvages se prévalant de cette discussion , tuoient très-souvent les matelots , rompoient & ruinoient les échaffauds qui étoient dans les havres , cela auroit donné lieu à un Règlement fait par les principaux Négocians de ladite province de Bretagne , le 26 Mars 1640 , confirmé par Arrêt du Parlement de Rennes , du 31 dudit mois ; par lequel il est entr'autres choses ordonné que tous les vaisseaux qui iront à ladite côte pour y faire la pêche , seront tenus d'envoyer au havre du Petit-Maître , & que le premier qui mouilleroit l'ancre dans ledit havre , seroit reconnu pour Amiral , & pour cet effet qu'il mettroit l'enseigne sur son grand mât , & auroit le choix de tel havre que bon lui sembleroit pour faire la pêche , & d'un galet nécessaire pour la quantité d'hommes dont son vaisseau seroit équipé ; & d'autant qu'il y a à présent d'autres vaisseaux que ceux de ladite province de Bretagne , qui vont à la pêche des molues audit havre du Petit-Maître , & que sous prétexte que lesdits Règlement & Arrêt ne sont pas rendus avec les intéressés auxdits vaisseaux , il pourroit arriver quelque difficulté pour l'exécution d'iceux , ce qui causeroit les mêmes désordres qu'on a voulu éviter ; à quoi étant nécessaire de pourvoir , & oui le rapport du Sieur Colbert , Conseiller du Roi en tous ses Conseils , Contrôleur Général des Finances , & tout considéré : Sa Majesté en son Conseil , a déclaré lesdits Régle-

ment & Arrêt du Parlement de Rennes desdits jours, 26 & 31 Mars 1640, communs avec tous ceux de ses Sujets qui iront dorénavant à la pêche des molues de Terre-Neuve dans la côte du Petit-Nord; ordonne qu'ils seront exécutés selon leur forme & teneur: & à cette fin, veut S. M. que le present Arrêt soit lu, publié & affiché dans tous les ports & havres du Royaume, & par-tout ailleurs où besoin sera, afin que personne n'en ignore. Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Paris, le vingt-huitieme jour d'Avril 1671. *Signé COLBERT.*

ORDONNANCE DU ROI,

Pour la Pêche des Molues.

Du 8 Mars 1702.

D E P A R L E R O I.

SA Majesté a réglé par son Ordonnance du mois d'Août 1681, livre 5, tit. 6, que quand ses Sujets iroient faire la pêche de la molue aux côtes de l'Isle de Terre-Neuve, le premier qui arrivera ou enverra sa chaloupe aura le choix de prendre l'étendue du galet qui lui sera nécessaire; mais ayant été informée qu'il est arrivé depuis que les capitaines de vaisseaux, par le desir d'avoir ce choix, détachent de fort loin leurs chaloupes, ce qui en a fait perdre plusieurs avec leurs équipages, & estimant nécessaire de remédier à un abus d'une si dangereuse conséquence, Sa Majesté a fait très-expresses inhibitions & défenses aux capitaines qui commanderont les vaisseaux de ses Sujets, qui seront envoyés à la côte de Terre-Neuve pour y faire la pêche de la molue, d'envoyer leurs chaloupes à terre avant d'avoir mouillé, à peine de mille livres d'amen-

de pour la première fois, & de punition corporelle en cas de récidive, & a ordonné & ordonne que ce sera à l'avenir le maître du premier navire qui mouillera l'ancre sur les côtes de ladite isle, qui aura le choix & prendra l'étendue du galet qui lui sera nécessaire, Sa Majesté lui attribuant pour le surplus toutes les prérogatives & privilèges accordés par ladite Ordonnance de 1681; & celui dont la chaloupe aborderoit la première à ladite côte. Enjoint Sa Majesté au Gouverneur & autres Officiers commandans pour son service dans ladite Isle, de tenir la main à l'exécution de ladite Ordonnance, & aux Officiers de l'Amirauté de la faire publier & afficher, afin que les capitaines desdits bâtimens n'en prétendent cause d'ignorance. Fait à Versailles, le 8 Mars 1700. *Signé, LOUIS. Et plus bas, Par le Roi, PHELYPEAUX, & Scellé.*

A R T I C L E I I.

Tous les maîtres qui arriveront ensuite seront tenus d'aller ou envoyer successivement à l'échaffaud du croc, & d'écrire sur la même affiche, le jour de leur arrivée, le nombre de leurs matelots, & les havres ou galets qu'ils auront choisis à proportion de la grandeur de leur vaisseau & de leur équipage.

ON voit encore une grande conformité entre cet article & ledit Règlement, le but que l'on s'y est proposé a été de prévenir les discussions pour le choix des havres ou galets entre les maîtres des navires. Il n'y avoit point de meilleur expédient que celui de régler que le choix appartiendroit à celui qui

arriveroit le premier au havre du Petit-Maitre , fuccessivement aux autres , à mesure qu'ils y arriveroient , à la charge par eux néanmoins d'envoyer à l'échaffaud du croc , écrire sur l'affiche ou tableau , le jour de leur arrivée , avec déclaration des havres ou galets par eux choisis , à proportion de la grandeur du vaisseaux & de la force de l'équipage d'un chacun , à l'effet de quoi le nombre des matelots seroit indiqué.

Par là , en effet , les postes d'un chacun étant reconnu , avec défenses aux uns d'entreprendre sur ceux des autres , & de placer ailleurs que dans leur rang & ordre de pêche tout sujet de discordé devoit naturellement être banni.

Cependant le temps précis dans lequel les maîtres de navires devoient faire leur choix des havres & galets , n'étant point déterminé par le Règlement de Bretagne de 1640 ; il s'élevoit des contestations entr'eux , qui étoient suivies assez souvent de la démolition & du pillage des échaffauds ; ce qui donna lieu à deux Arrêts du Parlement de Rennes , des 15 Mars 1662 , & 24 Avril 1687 , pour y remédier en conformité des délibérations de la communauté de Saint-Malo , des 31 Décembre 1661 & 7 Avril 1662. Et comme la présente Ordonnance n'avoit pas non plus fixé le temps de faire cette déclaration , il intervint au Conseil d'Etat du Roi , l'Arrêt du 3 Mars 1684 qui suit , portant que les capitaines , maîtres & Officiers des vaisseaux François qui iroient pêcher aux côtes de Terre-Neuve , seroient tenus de déclarer par écrit , une heure après leur arrivée , les havres ou galets qu'ils auroient choisis pour faire leur pêche & sécherie , selon leur rang & ordre de leur arrivée , avec défenses d'y contrevenir , ni démolir aucuns échaffauds , loges ou autres ouvrages servants à ladite pêche , à peine de cinq cens livres d'amende applicables aux hôpitaux du lieu , d'où les vaisseaux seroient partis.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT

D U R O I ,

Au sujet de la Pêche des Morues.

Du 3 Mars 1684.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE Roi s'étant fait représenter en son Conseil , l'Arrêt rendu en la Cour de Parlement de Bretagne , le 15 Mars 1662 , par lequel ladite Cour auroit ordonné que les articles contenus en la délibération de la Communauté de Saint-Malo , de 31 Décembre 1661 , portant que tous les vaisseaux qui arriveront à la côte du Chapeau-Rouge , en l'isle de Terre-Neuve , pour y pêcher , seront obligés dans vingt-quatre heures après leur arrivée , de choisir le havre où ils voudront faire leur pêche & sécherie , & que défenses seroient faites à toutes personnes d'abattre ni

démolir les échaffauds , ni se saisir d'aucune chose , servant à ladite pêche , appartenant à d'autres , ensemble les articles contenus en l'état du 7 Avril 1662 , contenant le nombre d'hommes que chaque galet ou havre peut contenir commodément , seroient exécutés ; avec défenses à tous propriétaires de vaisseau , capitaines , pilotes , & autres d'y contrevenir , à peine de cinq cens livres d'amende , applicable à l'hôpital de la ville de Saint-Malo : autre Arrêt de ladite Cour du 24 Avril 1681 , par laquelle elle auroit ordonné qu'en exécutant les précédens Arrêts ,

LIV. V. TIT. VI. *de la Pêche des Molues* ; ART. II. 783

les capitaines, maîtres & officiers des vaisseaux déclareroient par écrit, aussi-tôt leur arrivée, ou au plus tard une heure après, les havres & galets où ils voudroient faire leur pêche & sécherie, selon le rang & ordre de leur arrivée, & que l'amende de cinq cens livres portée par l'Arrêt du 8 Février 1681, seroit payée par les capitaines, maîtres & autres officiers qui auroient contrevenu seulement. Et Sa Majesté étant informée, que quoique lesdits Arrêts du Parlement de Bretagne, soient conformes à l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, néanmoins ils sont presque demeurés sans exécution, & plusieurs Négocians de la ville de Saint-Malo & autres du Royaume refusent d'y obéir: de sorte que l'année dernière il y a eu plusieurs contestations entre les capitaines & maîtres de navires pour le choix des havres & galets, & presque tous les échaffauds du Chapeau-Rouge ont été rompus. A quoi voulant pourvoir: Sa Majesté étant en son Conseil, a ordonné & ordonne que confor-

mément à l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, & aux Arrêts du Parlement de Bretagne, des 15 Mars 1662, & 24 Avril 1681, qui seront exécutés selon leur forme & teneur; les capitaines, maîtres & officiers des vaisseaux François, qui iront pêcher aux côtes de Terre-Neuve, seront tenus de déclarer par écrit, une heure après leur arrivée, les havres ou galets qu'ils auroient choisi pour faire leur pêche & sécherie, selon leur rang & ordre de leur arrivée, avec défenses d'y contrevenir, ni démolir aucun échaffauds, loges ou autres ouvrages, servant à ladite pêche, à peine de cinq cens livres d'amende, applicable aux hôpitaux des lieux d'où les vaisseaux seront partis, laquelle sera payée par les capitaines, maîtres & autres officiers qui auront contrevenu. Fait au Conseil d'Etat du Roi, S. M. y étant, tenu à Versailles le troisieme jour de Mars mil six cent quatre-vingt-quatre.

Signé COLBERT.

ARTICLE III.

LE capitaine arrivé le premier, fera garder l'affiche par un des hommes de son équipage, qu'il laissera sur le lieu, jusqu'à ce que tous les maîtres y aient écrit leur déclaration, qui sera mise ensuite entre ses mains.

CEci est encore d'après ledit Règlement de 1640, & a pour but de rendre notoire les postes choisis par chaque maître de navire, afin que les uns n'entreprennent point sur les autres, ou qu'en cas de contravention de la part de quelqu'un, cette affiche serve de piece de conviction contre lui; à l'effet de quoi, le tableau étant rempli, doit être remis à l'Amiral, chargé par l'article 12, ci-après, de dresser procès-verbal de toutes les contraventions aux dispositions des articles du présent titre.

ARTICLE IV.

FAisons défenses à tous maîtres & mariniere, de s'établir en aucuns havres ou s'accommoder d'aucuns galets, sans en faire leur déclaration en la forme ci-dessus, & de troubler aucuns maîtres dans le choix qu'ils auront fait, à peine de cinq cens livres d'amende.

LEs mêmes précautions avoient aussi été prises par le Règlement de 1740. Il n'y a de différence, qu'en ce que l'amende n'y étoit portée qu'à 400 livres; mais l'Arrêt du Parlement de Rennes l'avoit fixée comme ici à 500 livres,

au payement de laquelle les navires & cargaisons des contrevenans demeurent affectés, ce qui est de droit.

Au surplus, l'amende n'ayant point ici d'application particulière, comme dans l'Arrêt du Conseil, ci-dessus, du 3 Mars 1684, il faut dire qu'elle appartient, comme toutes les autres que prononce cette Ordonnance, à M. l'Amiral. Savoir en entier, si elle est déclarée encourue dans une Amirauté particulière, & pour moitié seulement, si c'est dans un Siege de Table de Marbre, l'autre moitié dévolue au Roi. *Suprà*, article 10, titre premier du livre premier.

A R T I C L E V.

LE premier de nos Sujets qui arrivera, avec son vaisseau, en la baye, de Canada pour y faire la pêche des molues, fera le maître du galet pour y prendre la place qui lui sera nécessaire, même pour y marquer successivement à ceux qui viendront après lui, celles dont ils auront besoin, eu égard à la grandeur de leur vaisseau, & au nombre des gens dont ils sont équipés.

IL n'est plus question ici de la pêche du Petit Nord, où il faut aller au havre du Petit Maître & à l'échaffaud du croc; mais de la pêche dans la baye de Canada, & cependant comme l'ordre de la pêche y doit également être observé pour éviter la confusion & les disputes, il est réglé tout de même, que le maître de navire qui arrivera le premier dans la baye de Canada pour y faire la pêche des morues, fera le maître du galet pour y prendre la place qui lui sera nécessaire. Il a de plus le droit de marquer successivement à ceux qui viendront après lui, celles dont ils auront besoin, eu égard à la grandeur de chaque vaisseau, & du nombre des gens de l'équipage.

Il est entendu qu'il tiendra à cet effet un rôle, où il écrira les noms de chaque maître, avec indication des places qu'il leur aura assignées, & qu'au surplus, il n'abusera pas de son pouvoir dans la distribution des places.

A R T I C L E V I.

FAisons défenses au Gouverneur ou Capitaine de la côte, depuis le Cap des Rosiers jusques au Cap d'Espoir, & à tous autres, sous peine de désobéissance, de troubler le premier maître arrivant dans la baye, au choix, & en la distribution des places sur le galet.

Cet article est dans le même esprit que l'article 10 du titre 3, ci-dessus des parcs & pêcheries. La pêche pour être avantageuse & recherchée avec émulation, doit être libre, & à cette fin les Gouverneurs, Commandans, Capitaines & autres Officiers des troupes, ne doivent nullement s'en mêler. Ils favoriseroient

LIV. V. TIT. VI. *de la Pêche des Molues*, ART. VI. 785
favoriseroient qui bon leur sembleroit, & leur protection ne seroit pas toujours gratuite.

Il ne conviendrait pas même, à cause des conséquences, que les maîtres de navires qui auroient à se plaindre de la partialité & de l'injustice du maître du galet dans la distribution des places de pêche, se pourvussent devant le Gouverneur ou Capitaine de la côte. Ils ne pourroient donc en porter leur plainte qu'au Siège de l'Amirauté du lieu, s'il y en avoit, sinon, au retour, devant les Juges de l'Amirauté du lieu d'où seroit parti ce maître du galet.

Il y a pourtant un cas où les Capitaines de navires doivent se pourvoir devant le Gouverneur ou Commandant; c'est lorsqu'ils entendent disputer à celui qui se prétend maître du galet, sa primauté, pour n'être arrivé le premier qu'avec sa chaloupe, sans avoir mouillé l'ancre le premier; parce que c'est là une contravention à l'Ordonnance du 28 Mars 1702, rapportée sur l'art. premier ci-dessus, à l'exécution de laquelle Ordonnance il est enjoint au Gouverneur & Commandant du lieu de tenir la main : mais à cela près elle ne déroge en rien à la disposition du présent article.

ARTICLE VII.

FAisons aussi défenses, sous peine de cinq cents livres d'amende aux maîtres & équipages des vaisseaux qui arriveront, tant aux côtes de Terre-Neuve, qu'en la baye de Canada, *de jeter le lest dans les Havres, de s'emparer des sels & huiles qui s'y trouveront, & de rompre, transporter ou brûler les échaffauds, lesquels appartiendront aux maîtres qui auront fait choix des havres ou galets sur lesquels ils auront été laissés.*

DE jeter le lest dans les Havres. Ces défenses avoient déjà été faites dans le Règlement de 1640, & on comprend en effet de quelle conséquence il est que les Havres soient conservés dans leur profondeur & netteté, sans aucun encombrement, comme s'en explique l'article premier, titre premier du liv. 4, ci-dessus. C'est aussi par la même raison qu'il est défendu également de jeter le lest dans les ports, canaux, bassins & rades. Article 6, tit. 4 du même liv. 4.

De s'emparer des sels & huiles qui s'y trouveront. On suppose ici qu'ils y ont été laissés d'une précédente pêche; & comme par-là ils sont sensés abandonnés en faveur du Pêcheur qui viendra dans la suite occuper la même place; c'est aussi à celui qui en a fait le choix, que notre article veut que cela appartienne, de même que les échaffauds qui auront pareillement été laissés, avec défenses à tous autres de s'emparer de ces sels & huiles, & de rompre, transporter ou brûler ces échaffauds, sous la même peine de cinq cents livres d'amende. Ces défenses regardent aussi-bien le maître de navire qui, ayant laissé toutes ces choses, voudroit les reprendre en retournant une autre année à la pêche, que tous les autres Capitaines de navires; à moins qu'il ne fût arrivé à

Tout II.

Ggggg

temps pour choisir de nouveau ce même havre ou galet. De sorte que sans cela il pourroit réclamer ces mêmes choses comme lui appartenantes, ni sous ce prétexte demander la préférence de ce havre, parce que ce seroit lui attribuer en quelque sorte un droit de propriété ou de possession exclusive sur des terrains dont notre Ordonnance, en vue d'exciter l'ardeur des Pêcheurs, a voulu que le choix appartînt indistinctement chaque année, à ceux qui arriveroient les premiers, avec pleine & entière faculté de se servir des établissemens qu'ils y trouveroient.

Par la même raison qu'il y va de l'intérêt & de l'avantage de la pêche, je ne croirois pas qu'il fût permis à ceux qui se seroient servis de ces établissemens, même à ceux qui les auroient faits, de les ruiner en se retirant de la pêche, pour empêcher d'autres d'en profiter.

ARTICLE VIII.

Leur défendons pareillement de s'emparer des chaloupes échouées sur le galet, ou laissées dans la petite rivière de la baye des molues, sans un pouvoir spécial des propriétaires des chaloupes, à peine d'en payer le prix & de cinquante livres d'amende.

Il n'en n'est pas des chaloupes qui ne peuvent pas être censées destinées à un havre ou galet, plutôt qu'à un autre, comme des autres objets compris dans l'art. précédent. Elles ne sont pas sentées abandonnées au premier venu; on présume qu'elles n'ont été laissées que parce que ceux à qui elles appartiennent n'ont pas pu faire autrement, ou que leur intention a été en tout cas, de s'en servir à leur retour pour une autre pêche, ce qui est assez ordinaire. *Lamare, loc. cit. fol. 57, col. 1, in fine* C'est pour cela qu'il est défendu aux Pêcheurs de s'en emparer sans un pouvoir spécial des propriétaires, à peine d'en payer la valeur, & de cinquante livres d'amende. Et rien n'est plus juste, puisque les propriétaires de ces chaloupes, en conservant leur droit de propriété & la faculté d'en disposer, n'empêchent pas ceux qui ont fait choix des havres où elles se trouvent, d'y faire librement leur pêche.

ARTICLE IX.

Si toutefois les Propriétaires des chaloupes ne s'en servent, ou n'en sont point disposé, ceux qui en auront besoin pourront, par la permission du Capitaine le premier arrivé, s'en servir pour faire leur pêche, à condition d'en payer à leur retour les loyers aux Propriétaires.

L'Exception que fait cet article est fondée sur le droit de convenance & d'équité. Le Propriétaire de la chaloupe n'étant pas sur le lieu pour s'en servir, ou n'en ayant pas disposé, par quelle raison seroit-il défendu à un Maître

qui en auroit besoin , pour avoir perdu la sienne ou autrement , de s'en servir avec l'agrément du Capitaine le premier arrivé , qui est l'Amiral ou Maître du galet ? Mais c'est à condition d'en payer au retour , le loyer au Propriétaire ; & rien n'est plus juste. J'ajouterois même ou de lui en payer la valeur à estimation , s'il l'a perdue dans l'usage qu'il en a fait , de quelque maniere que la perte soit arrivée.

Au surplus si le Propriétaire n'étoit pas connu , il n'en feroit pas des chaloupes ainsi laissées & sans maîtres , comme des fels , huiles & échaffauds dont il est parlé dans l'article 7 ; c'est-à-dire , qu'elles n'appartiendroient pas tout de même au premin occupant , & le Commentateur qui a pensé le contraire n'a pas pris garde aux deux articles qui suivent.

ARTICLE X.

LE Capitaine ou Maître qui se saisira de quelques chaloupes , sera tenu de mettre entre les mains du Maître qui lui en aura donné la permission , ou en son absence en celles du Capitaine établi sur le galet voisin , un état contenant le nombre des chaloupes , avec sa soumission , d'en payer le loyer , même de remettre au Propriétaire , s'il arrive à la côte , & à tout autre ayant pouvoir de lui.

Sans les précautions indiquées par cet article , un Maître de navire qui se saisiroit de quelques chaloupes pourroit se les approprier impunément , du moins dans le cas que le Propriétaire ne feroit pas connu.

Pour prévenir cet abus , il est ordonné ici à ce Maître de navire , de mettre entre les mains du Maître du galet , ou du Capitaine qui le représente en son absence , un état contenant le nombre des chaloupes dont il aura eu permission de se servir , avec soumission de sa part d'en payer le loyer aux Propriétaires , même de les leur remettre s'ils arrivent à la côte , ou à ceux qui seront porteurs de leurs ordres.

Ceci au reste doit s'entendre sous les peines portées par l'article 8 , ci-dessus , en cas de contravention.

ARTICLE XI.

Sera aussi tenu , après sa pêche , de remettre en lieu de sûreté les chaloupes , & d'en tirer certificat du même Capitaine , s'il est sur le lieu , sinon d'en prendre attestation d'un autre étant encore à la côte.

IL s'ensuit delà qu'en aucun cas , les chaloupes laissées sur le lieu de la pêche , ne peuvent jamais appartenir au premier occupant , puisque le Maître qui les a trouvées , & qui s'en est servi , en prenant les précautions ci-dessus indiquées , est obligé après sa pêche de les remettre en lieu de sûreté & d'en

tirer un certificat du Maître du galet, ou de son représentant; c'est-à-dire, du Capitaine qui se trouve le premier arrivé de ceux qui restent encore à la côte, après que les premiers s'en sont retirés.

Au moyen de ce certificat, le Maître de navire qui s'est servi des chaloupes d'autrui, n'est plus responsable des accidents qui peuvent leur arriver, & il n'en doit que le loyer aux Propriétaires. Mais si les Propriétaires sont absolument inconnus, le loyer sera-t-il dû & partagé comme le fruit d'une épave? Il semble que non par argument de l'article 7; & que c'est là une bonne fortune pour le Maître de navire, qui ne doit pas plus lui être enviée qu'à celui qui a trouvé des sels, des huiles & des échaffauds sur son galet. La faveur de cette pêche l'exige de la sorte. Cependant, ce Maître, dans le même cas que le Propriétaire de la chaloupe soit inconnu, ne peut pas l'appliquer à son profit; il est tenu de la mettre en sûreté, afin qu'elle puisse servir à d'autres dans la suite; & s'il y manque, il sera sujet, pour le moins, à l'amende de cinquante livres, portée par l'article 8, ci-dessus; on pourroit dire même qu'alors l'amende devoit être de la valeur de la chaloupe.

ARTICLE XII.

ENjoignons au Capitaine du premier navire arrivé aux côtes de Terre-Neuve ou dans la baie de Canada, de dresser procès-verbal de toutes les contraventions aux articles ci-dessus, de le signer & faire signer par les Officiers de son équipage, & de le mettre à son retour entre les mains des Juges de l'Amirauté, pour y être pourvu.

C'Est encore ici un des privilèges du Maître du galet, autrement de l'Amiral de la pêche; mais en même temps, c'est aussi une obligation qui lui est imposée de dresser procès-verbal de toutes les contraventions aux articles ci-dessus; lequel procès-verbal il doit signer & faire signer par les principaux Officiers de son équipage, & le remettre à son retour entre les mains des Juges de l'Amirauté pour y être pourvu. Ce qui s'entend à la Requête, pour suite & diligence du Procureur du Roi de l'Amirauté, contre les Contrevenans domiciliés dans le district de la même Amirauté. Et à l'égard des justiciables de quelqu'autre Amirauté, à la diligence du Procureur du Roi, tout de même dans chaque Amirauté; à l'effet desquelles poursuites, le Procureur du Roi du Siège où le procès-verbal aura été déposé, leur enverra des expéditions en forme, pour servir de pièce de conviction contre les Contrevenans.



ARTICLE XIII.

DEfendons à tous Maîtres de navires, faisant la pêche des molues sur le banc de Terre-Neuve, ou dans la baye de Canada, de faire voile pendant la nuit, à peine de payer le dommage qu'ils pourroient causer en cas qu'ils abordent quelques vaisseaux, quinze cents livres d'amende, & de punition corporelle, s'il arrive perte d'homme dans l'abordage.

LEs motifs de cet article y sont suffisamment expliqués, c'est pour prévenir les abordages qui seroient comme inévitables, & le dommage qui en résulteroit, s'il étoit permis aux Capitaines de navires de quitter la pêche & de faire voile pendant la nuit.

C'est dans le même esprit que dans l'article 5, titre 8 du livre 4, ci-dessus, il est décidé, que quand un vaisseau en rade, voudra faire voile pendant la nuit, le Maître sera tenu, dès le jour précédent, de se mettre en lieu propre pour sortir, de manière qu'il le puisse faire sans aborder ou faire dommage à aucun de ceux qui seront en même rade; & si dans le cas de la pêche des morues, il est défendu indistinctement de faire voile durant la nuit, sans laisser la liberté au Maître de navire de s'écarter & mettre en lieu propre à éviter tout abordage; c'est que cela n'est pas moralement praticable, attendu que les navires tant qu'ils sont à la pêche, sur-tout sur le grand banc, ne sont pas à l'ancre & qu'ils dérivent continuellement.

Le danger étant donc manifeste en laissant la pêche & faisant voile pendant la nuit; c'est pour cela que la peine prononcée par cet article est beaucoup plus grande que celle portée par ledit article 5 du titre des rades, puisqu'au lieu d'une amende arbitraire, il est question ici d'une amende de quinze cents liv. & même de punition corporelle, s'il arrive perte d'homme dans l'abordage.

Mais de ce qu'il est défendu aux Pêcheurs de morues de faire voile indistinctement durant la nuit, il ne s'ensuit pas de même qu'il ne leur soit pas permis non plus de s'arrêter & jeter l'ancre. Il faut dire au contraire qu'ils le peuvent à l'exemple des Pêcheurs de harangs, qui pêchent aussi en ligne & en dérivant; mais c'est à condition de se retirer si loin du lieu de la pêche, qu'il n'en puisse arriver aucun dommage, conformément à la disposition de l'article 4 du titre précédent.

Le Commentateur, à la suite de cet article, renvoye sur le fait de la pêche des morues, à un Arrêt du Conseil du 3 Mars 1685. Il s'est trompé, il n'y a point d'Arrêt de cette date; mais seulement du 3 Mars 1684, il est rapporté sur l'article 2, ci-dessus.

Pour prévenir aussi le danger du feu, par Ordonnance du Roi, du 23 Juillet 1737, il est défendu aux gens de mer des équipages des navires destinés pour la pêche de la morue, d'embarquer des paillasses ni autres meubles, où il y ait de la paille, foin ou autres herbes sèches, à peine de cinquante livres d'amende, dont la moitié applicable au Dénoncateur. Ce qui a donné lieu à cette Ordon-

nance , c'est qu'un navire avoit été récemment consummé par les flammes à la rade de Saint-Malo , au moyen d'une paillasse où le feu avoit pris.

En temps de paix , il a toujours été libre d'aller à la pêche de la morue , comme à toute autre pêche , sans en obtenir une permission spéciale du Roi ; mais en temps de guerre ç'a été souvent autre chose par rapport à cette pêche , à cause du danger où étoient les Pêcheurs d'être pris par les ennemis dans ces parages éloignés.

Delà la précaution jugée nécessaire de leur donner des escortes. Dans l'origine c'étoit M. l'Amiral qui fournissoit ces escortes. Les preuves en sont rapportés sur l'art. 5 , titre des loyers des matelots , qui est le quatrième du livre 3 , ci-dessus , & sur le titre premier du présent livre. Depuis le rétablissement de la charge d'Amiral, il n'y a plus eu d'escorte qu'avec les vaisseaux du Roi.

Avant que Louis XIV eût porté la Marine royale au degré de force , où il s'étoit proposé de la faire monter , ces escortes ne furent pas pleinement gratuites. En ce qui concerne la pêche de la morue , les Capitaines des navires qui y alloient , étoient obligés de payer trois livres par tonneau de port de leurs vaisseaux , entre les mains du Trésorier-Général de la Marine , qui leur délivroit en conséquence des passe-ports du Roi , sans lesquels il ne leur étoit pas permis d'aller à cette pêche ; & s'ils étoient rencontrés en mer , par le Capitaine commandant les vaisseaux d'escorte , sans en être munis , leurs navires étoient sujets à confiscation. C'est ce qui résulte de l'Arrêt du Conseil du 27 Novembre 1675 , confirmatif de deux Ordonnances des 8 & 11 Février de la même année , & renouvelé par autre Arrêt du Conseil de 2 Janvier 1677.

Il ne paroît pas que depuis cette époque , Louis XIV ait renouvelé cette imposition de trois livres par tonneau , ni aucun autre pour droit d'escorte , quoiqu'il ait continué de fournir des vaisseaux d'escorte , & ensuite d'avoir des vaisseaux en croisières pour la garde des côtes , tant en Europe qu'en Amérique ; ce qui protégeoit le commerce & la pêche plus efficacement encore que les convois.

Les convois ont été remis en usage dans la dernière guerre , terminé par la paix d'Aix-la-Chapelle en 1748 ; sur quoi voir les observations sur ledit article 5 du titre des loyers des matelots. Les vaisseaux qui en profitoient étoient obligés de payer quatre pour cent de la valeur de leur cargaison pour l'aller , & autant pour le retour ; mais cela ne regardoit que le commerce des Isles de l'Amérique , & nullement les vaisseaux qui alloient à la pêche de la morue , à l'Isle Royale ou en Canada. Ils n'étoient sujets à aucune imposition quoiqu'ils fussent souvent escortés par des vaisseaux du Roi.



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT D U R O I,

QUI ordonne, qu'à commencer du jour de la publication du présent Arrêt, il sera délivré par le Commis du Trésorier Général de la Marine, en chacune des villes de la Rochelle, Bordeaux, Nantes, Saint Brieu, Saint Malo & le Havre de Grace, des Passe-ports de Sa Majesté, à tous capitaines & maîtres de vaisseaux que ses sujets enverront à la pêche des molues ès mers de Terre-Neuve & autres Isles & Terres de l'Amérique Septentrionale.

Du 2 Janvier 1677.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE Roi ayant par Arrêt de son Conseil du 27 Novembre 1675, ordonné qu'il seroit délivré par les Commis du Trésorier de la Marine, en chacune des villes de la Rochelle, Bordeaux, Nantes, Saint Brieu, Saint Malo & le Havre de Grace, des passe-ports de Sa Majesté aux vaisseaux que ses sujets enverroient à la pêche des molues ès mers de Terre-Neuve & autres Isles & Terres de l'Amérique Septentrionale, en payant trois livres par tonneau du port desdits vaisseaux pour être employées à l'armement des vaisseaux de guerre, destinés pour la sûreté de ladite pêche. Et voulant continuer de donner la même escorte auxdits vaisseaux, en faisant payer lesdits trois livres par tonneau pour servir au même armement qu'Elle a résolu pour l'année présente: Sa Majesté étant en son Conseil, a ordonné & ordonne qu'à commencer du jour de la publication du présent Arrêt, il sera délivré par les Commis du Trésorier général de la Marine, en chacune des villes de la Rochelle, Bordeaux, Nantes, Saint Brieu, Saint Malo & le Havre de Grace, des passe-ports de Sa Majesté, à tous les capitaines & maîtres des vaisseaux que ses sujets enverront à la pêche des molues ès mers de Terre-Neuve & autres Isles & Terres de l'Amérique Septentrionale, en payant trois livres pour chacun tonneau du port desdits vaisseaux, pour être employées à l'armement & équipement des vaisseaux de guerre, que Sa Majesté a destinés pour l'escorte & la sûreté de ladite pêche; lesquels passe-ports seront représentés au capitaine, commandant lesdits vaisseaux qu'Elle enverra audit pays, par les maîtres & capitaines desdits vaisseaux qui iront à ladite pêche; & à faute de

ce faire, ceux qui seront rencontrés en mer sans être munis desdits passe-ports, seront ramenés dans les ports du Royaume, sans souffrir qu'ils fassent ladite pêche, pour être procédé à la confiscation d'iceux. Enjoint Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, en leur faisant défenses de délivrer les congés & permissions nécessaires aux maîtres & capitaines desdits vaisseaux qu'après qu'ils leur auront fait apparoir des passe-ports de Sa Majesté, & de la quittance de paiement de ladite somme entre les mains desdits Commis. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Saint Germain en Laye le deuxième jour de Janvier mil six cens soixante-dix-sept. *Signé*, COLBERT.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE: A nos chers & bien amés les Officiers de l'Amirauté de Ponant, SALUT. Ayant par l'Arrêt dont l'extrait est ci-attaché, sous le contre-scel de notre Chancellerie, cejourd'hui donné en notre Conseil d'Etat, Nous y étant, ordonné qu'à commencer du jour de la publication dudit Arrêt, il sera délivré par le Commis du Trésorier général de la Marine en chacune des villes de la Rochelle, Bordeaux, Nantes, Saint Brieu, Saint Malo & le Havre de Grace, de nos passe-ports à tous les capitaines & maîtres des vaisseaux que nos sujets enverront à la pêche des molues ès mers de Terre-Neuve & autres Isles & Terres de l'Amérique Septentrionale, en payant trois livres par chacun tonneau du port desdits vaisseaux, pour être employées à l'armement & équipement des vaisseaux de guerre que Nous

avons destinés pour l'escorte & la sûreté de ladite pêche. A ces causes, Nous vous mandons & ordonnons de tenir la main à l'exécution ponctuelle dudit Arrêt, & de le faire publier & afficher par-tout où besoin sera. Commandons au premier notre Huissier ou Sergent sur ce requis, de faire tous actes & exploits nécessaires

pour cet effet, sans pour ce demander autre permission : Car tel est notre plaisir. Donné à Saint Germain en Laye le deuxième jour de Janvier l'an de grace mil six cent soixante dix-sept, & de notre regne le trente-quatrième. *Signé*, LOUIS, *Et plus bas*, par le Roi, COLBERT. Et scellé du grand Sceau.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui défend aux gens de mer de l'équipage des navires destinés pour la pêche de la morue, d'embarquer des paillasses, ni autres meubles où il y ait de la paille, foin ou autres herbes seches.

Du 23 Juillet 1737.

DE PAR LE ROI.

SA Majesté étant informée qu'il s'est introduit dans quelques ports de son Royaume, l'usage d'embarquer des paillasses sur les navires destinés pour la pêche de la morue, ce qui a été cause qu'un vaisseau a été consummé par les flammes cette année, à la rade de Saint Malo : & estimant convenir au bien du commerce de ses sujets, d'empêcher qu'il n'arrive à l'avenir de pareils accidens, Elle fait très-expreses inhibitions & défenses aux matelots & autres gens de mer, des équipages des navires destinés pour la pêche de la morue, d'embarquer pour leur usage aucunes paillasses, ni autres meubles dans lesquels il y ait de la paille ou du foin, ou au-

tres herbes seches ; le tout à peine contre chacun des contrevenans, de cinquante livres d'amende, dont la moitié applicable au dénonciateur. Mande & ordonne Sa Majesté à Mons. le Comte de Toulouse, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général de la Province de Bretagne, & aux Intendans de la Marine & des Classes, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera enregistrée aux Greffes des Amirautés, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le vingt-troisième Juillet mil sept cent trente-sept. *Signé*, LOUIS, *Et plus bas*, PHELYPEAUX.



TITRE



TITRE VII.

DES POISSONS ROYAUX.



On mettoit autrefois au rang des poissons royaux, non-seulement ceux qui sont déclarés tels par le premier article de ce titre ; mais encore les turbos, les vives, les surmeuilletts ou barbarins ; les haubars, haubins ou loubines, & généralement tous les poissons qui par leur rareté ou la délicatesse de leur goût sont dignes de la table du Roi, & y sont ordinairement servis.

Cleirac sur l'art. 37, des jugemens d'Oleron. Lamare tr. de la police tom. 3, liv. 5, tit. 26, ch. 4, sect. 7, fol. 46, col. 2^a. *in fine*. Le Dictionnaire de Trevoux verbo poisson.

ARTICLE PREMIER.

Déclarons les dauphins, esturgeons, saumons & truites, être poissons royaux, & en cette qualité nous appartenir, quand ils sont trouvés échoués sur le bord de la mer, en payant les salaires de ceux qui les auront rencontrés & mis en lieu de sûreté.

IL vient d'être dit, qu'autrefois les poissons royaux étoient en plus grand nombre ; mais ici ils sont restreints au quatre especes qui sont indiquées & qui sont les dauphins, les esturgeons ou créacs, les saumons & les truites.

Ces poissons au reste ne sont déclarés royaux qu'à l'effet d'appartenir au Roi seul, quand ils sont trouvés échoués sur le bord de la mer ; de manière que ni les Seigneurs de Normandie, ni M. l'Amiral sur les autres côtes du Royaume, n'y peuvent rien prétendre à titre d'épave, ni même celui qui les a trouvés sur le rivage. Il a droit simplement de prétendre le paiement de son salaire & les frais qu'il a faits pour mettre ces poissons en sûreté.

Mais si ces poissons ont été pris ou trouvés en pleine mer ; ils appartiennent alors à ceux qui les ont pêchés, sans que le Roi ou ses Fermiers y puissent prétendre aucun droit, sous quelque prétexte que ce soit. C'est la disposition de l'art. 3 ci-après. Il ne parle pas à la vérité du cas, où ces poissons sont trouvés sur les flots en pleine mer ; mais il est exprimé dans le 42^e. du

tit. des naufrages, en ces termes, *ni sur les poissons gras & autres qui seront conduits & chassés sur les grèves par l'industrie des pêcheurs.*

Au moyen de cette exception, jamais dans cette Amirauté il ne s'est présenté de cas où l'on pût faire application de la disposition de cet article, parce qu'on a toujours supposé que ces poissons avoient été pris en pleine mer, ou trouvés sur les flots, & qu'à défaut de preuve contraire, il a fallu en passer par là, comme il a été observé sur l'art. 29 du même tit. des naufrages.

L'esturgeon est aussi un poisson royal en Angleterre, comme le prouve Lamare tr. de la police, tome. 3, liv. 5, tit. 24, ch. 5, sect. première, *fol. 20, col. 1.*

ARTICLE II.

Les baleines, marsouins, veaux de mer, thons, souffleurs autres poissons à lard, échoués & trouvés sur les grèves de la mer, seront partagés comme épaves; & tout ainsi que les autres effets échoués.

Ainsi, outre les poissons dénommés expressément dans cet article, tous ceux de grande espèce, dont on peut tirer de la graisse ou de l'huile, sont des poissons à lard, dans le cas par conséquent d'être partagés comme épaves, lorsqu'ils sont trouvés échoués sur les grèves de la mer.

C'est-à-dire que, conformément à l'article 29 du tit. des naufrages ci-dessus, il en appartiendra un tiers à ceux qui les auront trouvés, & les deux autres tiers seront dévolus également au Roi ou à ceux à qui il aura cédé son droit, & à M. l'Amiral.

Il n'y a d'exception à cela, qu'en faveur des Seigneurs de Normandie, dont les Fiefs continuent au bord de la mer, à cause de leur ancien droit de Varech, que la présente Ordonnance leur a conservé dans le même tit. des naufrages qui vient d'être cité, art. 37 & suiv. *ubi vide notata.* Il y a été observé entr'autres choses, sur l'art. 42, qu'excepté les poissons royaux, tous les autres à lard ou d'une autre espèce, qui sont trouvés échoués sur le rivage, ou à si peu de distance qu'un homme à cheval y puisse toucher avec sa lance, appartiennent pour le tout au Seigneur du lieu, à la charge seulement de payer les frais de sauvement. Mais si ces poissons ont été trouvés sur les flots & conduits sur le rivage, par l'industrie des pêcheurs, le Seigneurs n'y peut rien prétendre, sous prétexte que ces poissons auroient pu naturellement être jetés par les flots sur la côte.

Les art. 37 & suiv. des jugemens d'Oleron, partageoient les poissons à lard échoués sur le rivage, entre ceux qui les avoient trouvés & le Seigneur du pays, suivant la coutume de chaque lieu. Les formalités qu'il falloit observer à ce sujet y sont exactement marquées, & les frais, conformément à l'équité & à la justice, devoient être pris sur la chose, afin que le Seigneur en supportât sa part. Il en étoit de même des autres choses échouées sur le rivage, quoiqu'elles fussent de nature à avoir appartenu à quelqu'un, pourvu néanmoins qu'elles ne fussent pas présumées provenir du naufrage de quelque navire; au

quel cas ni Seigneur ni l'inventeur, n'en pouvoient rien retenir *sans encourir le jugement de Dieu*, & devoient en employer le prix, en œuvres pies, conformément à l'art. 30 auquel renvoye l'art. 43 qui contient cette décision singulière.

C'étoit d'un côté passer le but, & mettre la vertu à une trop rude épreuve, comme il a été observé dans le préambule sur le titre des naufrages, & d'un autre côté ne pas faire attention que le droit de naufrage & d'épave maritime étant du nombre des droits régaliens, nul Seigneur ne pouvoit en jouir, sans concession du Roi, que par usurpation; titre incapable de legitimer une possession par quelque temps que ce fût.

Au sujet des baleines, il est à remarquer encore à l'avantage des François, que ce sont les Basques qui en ont inventé & pratiqué les premiers la pêche, de même que celle des morues. Troublés dans la suite par les Anglois, lorsqu'ils prenoient terre dans les Isles du Nord pour travailler à fondre les lards des baleines, ils trouverent le secret de fondre & cuire leurs graisses à bord de leurs vaisseaux en pleine mer, & sans être obligés de descendre à terre ni de moniller l'ancre. Extrait d'un manuscrit de la bibliothèque de S. A. S. Monseigneur le Duc de Penthièvre, n. 848, fol. 246.

Pour la sûreté de cette pêche, aussi-bien que de celles des morues, furent établies en différens temps les compagnies du Nord, chargées de protéger cette double pêche, contre les Anglois & les Hollandois, *ibid.*

Les mêmes particularités sont rapportées par Clairac, à la suite de l'article 44 des jugemens d'Oleron. Il parle en même temps de la saison & des lieux où se fait la pêche de la baleine, & de la manière dont elle est pratiquée. Sur tout cela il entre dans un grand détail, depuis la page 144 jusques & compris la 155°. & quoique son stile soit difficile à supporter, on ne laisse pas de prendre beaucoup de plaisir à cette lecture.

Ceux qui voudront en voir le précis, en meilleur François & avec de nouvelles circonstances, peuvent recourir au tr. de la police de Lamare tom. 3, liv. 5, tit. 28, fol. 64 & suiv. de même qu'au recueil de différens traités de physique & d'histoire naturelle de M. Deslandes, imprimé à Paris en 1750 in-12. tom. 2, art. 5. Il y en a un extrait fort bien fait dans le journal historique du mois de Novembre 1750 pag. 334 & suiv.

ARTICLE III.

L Orsque les poissons royaux & à lard auront été pris en pleine mer, ils appartiendront à ceux qui les auront pêchés, sans que nos Receveurs, ni les Seigneurs particuliers & leurs Fermiers y puissent prétendre aucun droit, sous quelque prétexte que ce soit.

L Orsque les poissons royaux sont pris en pleine mer, à quoi il faut ajouter, ou trouvés sur les flots, par les raisons alléguées sur l'article premier ci-dessus; ils appartiennent donc en entier à ceux qui les ont ainsi pris ou trouvés sur les flots, en pleine mer; le Roi ayant renoncé en pareil cas au droit

H h h h ij

d'y rien prétendre, pour n'user que de celui de s'emparer en entier de ces mêmes poissons, lorsqu'ils auront été trouvés échoués sur le rivage.

Il en est même des poissons à lard, pris aussi en pleine mer, ou trouvés sur les flots, *suprà* art. 29 du tit. des naufrages: & cela quoiqu'ils aient été conduits ou poussés ensuite sur la côte, par l'industrie des pêcheurs, comme s'en exprime l'art. 42 du même titre des naufrages.

Alors, ni le Roi, ni son Receveur, ni les Seigneurs particuliers ou leurs Fermiers (ce qui ne peut être entendu que les Seigneurs riverains de Normandie à cause de leur droit de varech) n'y peuvent rien prétendre, sous quelque prétexte que ce soit, & cela au reste avoit déjà été décidé de la sorte par l'art. 44 des jugemens d'Oleron, par la raison que ces choses n'ayant jamais été à personne, ne peuvent aussi à aucun titre, appartenir à aucun Seigneur, étant trouvées sur les flots en pleine mer, quoique ensuite amenées à terre & sur le rivage.

Ce n'est que lorsque ces poissons sont échoués naturellement sur les grèves, que le partage s'en doit faire comme d'épaves, aux termes de l'article précédent, & de l'art. 29 du tit. des naufrages, ou qu'ils sont échoués sur les côtes de Normandie; auquel cas, ils sont sujets au droit de varech des Seigneurs riverains.





TITRE HUITIEME ET DERNIER.

DES PESCHEURS.

Es articles 4 & 5 de ce titre, supposent que les pêcheurs faisant la pêche en mer, doivent par-tout être en corps & communauté, & avoir un garde juré, lorsqu'ils se trouvent au nombre de huit dans un même lieu; ou qu'étant au-dessous de ce nombre, ils doivent pour la même fin, convoquer les maîtres pêcheurs des paroisses voisines, ou se joindre à eux, pour ne faire qu'une même Communauté ou Jurande. Cependant il y a beaucoup d'Amirautés où les pêcheurs ne sont point en Communauté & Jurande; celle de la Rochelle est de ce nombre.

Celle de Marseille au contraire est du nombre de celles où les pêcheurs sont en Communauté, & il y a sur cela des particularités qui méritent d'être remarquées.

Chaque année, la seconde Fête de Noël, les Patrons pêcheurs qui sont en grand nombre à Marseille, s'assemblent dans leur Salle; & là en présence du Lieutenant ou son représentant, & du Procureur du Roi de l'Amirauté, qui sont invités d'y assister, ils élisent quatre prud'hommes d'entr'eux, qui deviennent leurs juges souverains pour tout ce qui concerne la police de la pêche, aussi-tôt qu'ils ont prêté serment; lequel serment ils font le lendemain entre les mains du Lieutenant de l'Amirauté, ou de l'Officier qui a présidé à leur élection. Elle s'est faite en 1758, en présence de M. Emerigon, Conseiller à l'Amirauté, qui le lendemain reçut le serment des prud'hommes.

La manière dont ces prud'hommes exercent leur juridiction est toute singulière. Ils ne tiennent leurs audiences que le Dimanche à deux heures de relevée. Par le privilège qu'ils ont de juger souverainement, sans forme ni figure de procès, sans écriture, ni qu'il soit question d'Avocats ou Procureurs, ils n'ont pas non plus de Greffier, parce que leurs jugemens ne s'écrivent point, & qu'ils s'exécutent sur le champ.

Rien de plus sommaire que la procédure usitée dans cette sorte de Tribunal. Le pêcheur qui a quelque plainte à former contre son confrère pour contravention à la police de la pêche, ou quelque demande à lui faire, à l'occasion de leur profession, va trouver le garde de la communauté, & en mettant deux sols dans la boîte, il lui dit d'assigner un tel.

Le Dimanche suivant, le défendeur avant d'être écouté met aussi deux sols dans la boîte; & ce sont là toutes les épices des juges. Cela fait, les deux parties disent leurs raisons; après quoi les prud'hommes prononcent leur jugement. Celle des parties qui succombe, paye sur le champ, sans appel, la somme à laquelle elle est condamnée pour amende ou autrement; faute de quoi le garde va saisir sa barque ou ses filets, dont main-levée n'est accordée que moyennant le paiement du jugé.

On ne connoît point d'autres formalités dans cette juridiction, & la chicane n'y a du tout point entrée. Si l'exécution de quelque jugement rendu par les prud'hommes étoit arrêtée par voye de fait, ou autre opposition, ce seroit au sous-Viguier à y tenir la main par ses sergens, sur la requisition des prud'hommes, à peine de 500 liv. d'amende & de suspension de leurs charges.

Cette juridiction a de quoi surprendre, par sa singularité & par le droit de souveraineté qui y est attaché; mais on ne sera pas moins étonné de son ancienneté & de l'attention que nos Rois ont eue à la maintenir dans tous les temps.

Son établissement remonte jusqu'au Roi René, Comte de Provence, qui l'ayant formé, par Lettres Patentes de 1452, le confirma par d'autres de 1447. Il a été depuis confirmé encore par diverses Lettres Patentes de nos Rois; savoir de Louis XII. en 1481; de François I. en 1536; de Henri II. du 27 Juillet 1557; de Charles IX. du mois de Novembre 1564; de Louis XIII. des mois de Novembre 1622, & 30 Novembre 1629; de Louis XIV. des mois de Septembre 1647 & Mars 1660; enfin de notre Roi Louis XV. glorieusement regnant, du mois d'Octobre 1723, renouvelles par Arrêt du Conseil du 16 Mai 1738.

Cet Arrêt du Conseil a été rendu à l'occasion du refus fait par les pêcheurs Catalans, fréquentans les mers de Marseille, de reconnoître cette juridiction des prud'hommes & de contribuer aux charges de la Communauté des pêcheurs; à raison de quoi ils s'étoient pourvus d'abord à l'Amirauté de Marseille & ensuite sur l'appel au Parlement d'Aix.

Par l'Arrêt, la Sentence de l'Amirauté de Marseille fut cassée & annullée avec tout ce qui s'en étoit ensuivi, & les prud'hommes furent maintenus dans leur droit de juridiction souveraine, avec défenses tant aux Officiers de l'Amirauté de Marseille qu'à tous autres Juges, de prendre connoissance des causes soumises à leur autorité, &c.

Voici le dispositif de cet Arrêt, qui dispense du rapport de toutes autres pieces à ce sujet.

» Le Roi étant en son Conseil, faisant droit sur le tout, sans avoir égard
 » à la Sentence de l'Amirauté de Marseille du 9 Décembre 1735, que Sa
 » Majesté a cassée, révoquée & annullée, & à tout ce qui s'en est ensuivi, a
 » maintenu & confirmé les prud'hommes élus, en la maniere accoutumée,
 » par la Communauté des Patrons pêcheurs, de la ville de Marseille; & ce
 » suivant conformément à leurs titres, dans le droit de connoître seuls, dans
 » l'étendue des mers de Marseille, de la police de la pêche & de juger souverai-
 » nement sans forme ni figure de procès & sans écritures, ni appeller Avocats
 » ou Procureurs, les contraventions à ladite police, par quelques pêcheurs, soit
 » François ou étrangers, fréquentans lesdites mers, qu'elles soient commises, &c

» tous les différens qui peuvent naître , à l'occasion de ladite profession entre
» lesdits pêcheurs : fait Sa Majesté défenses aux Officiers de l'Amirauté de Marseille
» & à toutes ses Cours & Juges , de prendre connoissance de ladite police , &
» desdits différens ; & à tous pêcheurs de se pourvoir pour raison d'iceux ,
» ailleurs que pardevant lesdits prud'hommes , à peine de nullité , cassation
» de procédures , 1500 liv. d'amende & de tous dépens , dommages & inté-
» rêts. Ordonne Sa Majesté , que l'Arrêt de son Conseil du 6 Mars 1728 ,
» portant homologation de la délibération prise par les prud'hommes desdits
» Patrons pêcheurs de la ville de Marseille du 2 Décembre 1725 , pour l'im-
» position de la demie part , & celui du 23 Décembre 1729 , concernant la
» levée de ladite imposition , seront exécutés selon leur forme & teneur : &
» en conséquence que les *pêcheurs Catalans* fréquentans lesdites mers , y seront
» & demeureront assujettis , de même que les autres pêcheurs étrangers , tant
» qu'ils vendront à Marseille & en Provence le produit de leurs pêches , au paye-
» ment de la demie part , de la maniere & ainsi qu'il est porté par lesdits Arrêts ;
» & sur le surplus des demandes & contestations des parties , Sa Majesté les
» a mises hors de Cour & de procès. Fait au Conseil d'Etat du Roi , Sa Ma-
» jesté y étant , tenu à Versailles le 16 Mai 1738. Signé , P H E L Y P E A U X .

Il est à observer sur tout ceci.

1°. Que le pouvoir accordé aux prud'hommes pêcheurs de connoître des contraventions à la police de la pêche , commises par les pêcheurs , ne doit pas empêcher le Procureur du Roi de l'Amirauté de poursuivre les contrevenans , non-seulement au criminel , ce qui ne souffre aucune exception , s'il y a lieu de prendre la voye extraordinaire ; mais même par action civile , dans le cas où la contravention , par connivence ou autrement n'aura pas été portée devant les prud'hommes , ou n'aura pas été punie par eux.

2°. Que le pouvoir qu'ils ont encore de connoître des différens mûs entre les pêcheurs , à l'occasion de leur profession , non-seulement ne les affranchit pas de la juridiction de l'Amirauté ou de la justice ordinaire dans les affaires indépendantes de leur profession ; mais encore n'a aucune influence sur les crimes & délits dont ils peuvent se rendre coupables les uns envers les autres , ou envers de tierces personnes , la connoissance desquels crimes & délits commis par les pêcheurs en mer , appartient à l'Amirauté , comme il a été jugé par Arrêt du Parlement d'Aix , du 17 Mai 1564 , énoncé audit Arrêt du Conseil , encore , est-il dit , que ce soit pour le fait de la pêche.

3°. Enfin que tous les pêcheurs & les prud'hommes eux-mêmes , n'en sont pas moins sujets à la police de l'Amirauté , soit pour la visite de leurs filets & la confiscation de ceux qui se trouveront prohibés , soit pour les contraventions qu'il pourront commettre contre les Ordonnances & Réglemens concernant la pêche.



ARTICLE PREMIER.

T Rois mois après la publication de la présente Ordonnance , il sera fait par le Lieutenant de l'Amirauté , à la diligence de notre Procureur en chaque Siege , une liste des pêcheurs allant à la mer , de l'âge de dix-huit ans & au-dessus , demeurant dans l'étendue de leur ressort ; dans laquelle seront spécifiés le nom , l'âge & la demeure de chaque pêcheur , & la qualité de la pêche dont il se mêle.

E N exécution de cet article , il y a toujours eu au Greffe de l'Amirauté de la Rochelle , (& sans doute qu'il en est de même ailleurs) une liste des maîtres pêcheurs du ressort , dans laquelle sont spécifiés , le nom , l'âge & la demeure de chaque pêcheur , avec la qualité de la pêche dont il se mêle ; ce qui ne composent guère en Aunis que deux Classes , l'une des pêcheurs usant de batimens appelés traversiers , avec le filet nommé chalut ou ret traversier ; l'autre des pêcheurs avec des filadières , qui tantôt vont à la pêche du poisson frais , tantôt à celles des huîtres & des moutes suivant la saison.

Lamare , tr. de la police , tom. 3 , liv. 5 , tit. 25 , ch. 2 , *fol. 34 , col. 2* , infinue que l'objet de notre Ordonnance , en prescrivant cette liste des pêcheurs , & dans l'article qui suit , l'obligation de renouveler leurs rôles tous les ans , a été » de se précautionner contre la surprise des gens mal intentionnées , qui , » sous prétexte de la pêche mettroient des vaisseaux en mer , entreprendroient » des voyages ou formeroient quelques desseins contraires au bien de l'Etat » ; mais il est vrai de dire que cela est tiré de trop loin.

D'un autre côté , il n'est pas plus vraisemblable , que le motif de l'Ordonnance ait été , comme l'a imaginé le Commentateur , de connoître , au moyen de cette liste , le nombre des pêcheurs en état de servir de matelots , pour les employer sur les vaisseaux du Roi , à l'occasion & dans le besoin de l'Etat ; non-seulement parce que l'enrôlement de matelots par classes , étoit déjà fait avant notre Ordonnance , sur lesquels rôles les pêcheurs étoient compris comme aujourd'hui avec les autres matelots & navigateurs ; mais encore parce que dans la plus grande disette de matelots , on a toujours ménagé les pêcheurs , de manière à en laisser une quantité suffisante pour continuer la pêche , dont l'interruption ne fauroit être qu'extrêmement préjudiciable au public.

Il est donc plus naturelle de penser que l'objet de l'Ordonnance a été de faire connoître aux Officiers de l'Amirauté , tous les pêcheurs de leur ressort ; afin qu'ils pussent faire chez eux , tout aussi-bien que sur les grèves , la visite de leurs filets , & de découvrir par-là , les contraventions que les uns ou les autres pourroient commettre au mépris des dispositions de la présente Ordonnance sur le fait de la pêche.

ARTICLE.

ARTICLE II.

LEs deux plus anciens maîtres pêcheurs de chaque paroisse, seront tenus au premier jour de Carême de chaque année, d'envoyer au Greffe du Siege de l'Amirauté dans le ressort duquel ils seront demeurans, un rôle de tous ceux de leur paroisse de l'âge de dix-huit ans & au-dessus, qui se mêleront d'aller à la mer pour pêcher, à peine de 10 liv. d'amende solidaire contre les anciens maîtres.

Cet article ne se pratique plus depuis long-temps dans l'Amirauté de la Rochelle; mais il est suppléé, peut-être plus sûrement, par l'obligation où sont tous les maîtres de bâtimens pêcheurs, de prendre chaque année un congé de M. l'Amiral; sans quoi, & s'il continuoient la pêche, après l'année finie, sans être munis d'un nouveau congé, leurs bâtimens seroient sujets à confiscation.

Et comme il est défendu par les Réglemens, aux distributeurs des congés de M. l'Amiral, d'en délivrer à aucun maître de bâtiment de mer, qu'il n'ait déposé au Greffe de l'Amirauté un double de son rôle d'équipage; il arrive delà que l'on connoît à l'Amirauté non-seulement tous les pêcheurs & leurs matelots de l'âge de dix-huit ans & au-dessus; mais encore les jeunes gens qui y servent en qualité de mousses, & qui toujours sont au-dessous de dix-huit ans.

Il n'est pas à craindre au reste qu'il se trouve des pêcheurs qui se hasar dent de pêcher sans prendre un congé. S'il y en avoit d'assez imprudens pour y manquer, les autres par jalousie ne tarderoient pas à les dénoncer.

La pêche se faisant en tout temps, & tout le long de l'année sur les côtes d'Aunis, les pêcheurs n'attendent pas le Carême pour se munir de congés de pêche; c'est au mois de Janvier de chaque année, qu'il sont dans l'habitude d'en prendre.

ARTICLE III.

Chaque maître de bateaux pêcheurs sera aussi tenu, sous peine de dix livres d'amende, de mettre au Greffe de l'Amirauté en prenant son congé, une liste de ceux qui composent son équipage, contenant leur nom, âge & demeure.

C'est ce qui se pratique exactement au moyen du double du rôle d'équipage qui est déposé au Greffe de l'Amirauté, sans quoi le congé ne seroit pas délivré. C'est aussi ce qui a fait négliger l'exécution de l'article précédent, comme une chose devenue superflue.

ARTICLE IV.

L Es pêcheurs de chaque port ou paroisse où il y aura huit maîtres & au-dessus, éliront annuellement l'un d'entr'eux pour Garde juré de leur Communauté, lequel prêtera serment pardevant les Officiers de l'Amirauté, fera journellement visite des filets, & rapport au Officiers, des abus & contraventions à la présente Ordonnance, à peine d'amende arbitraire.

L Es pêcheurs n'ayant jamais fait Corps & Communauté dans l'Amirauté de la Rochelle, il n'a pas été question de faire usage de cet article. On a compris sans doute, que le Garde, juré, peu fidele à son serment, ou ne visiteroit par les filets de ses confrères, ou ne seroit pas d'humeur de faire son rapport aux Officiers de l'Amirauté, des abus & contraventions qu'il appercevrait, d'autant plutôt qu'étant lui-même en contravention, il craindrait d'être dénoncé par ceux qu'il chargerait. On aura conclu delà qu'il valoit mieux lui épargner le crime de parjure, & que les Officiers de l'Amirauté redoublassent d'attention dans la visite des filets de pêche.

ARTICLE V.

S 'Il y a moins de huit maîtres dans quelque port ou paroisse, ils seront tenus d'en convoquer des paroisses voisines, ou de se joindre avec eux pour procéder à l'élection du juré, laquelle se fera sans frais, présens, ni festins, à peine de vingt livres d'amende contre chacun contrevenant.

P Ar les raisons qu'on vient de donner de l'inexécution du précédent article, il en a été de même de celui-ci, l'un étant une suite de l'autre. Nul doute néanmoins que s'il falloit mettre les pêcheurs en communauté & jurande, il ne fallût se conformer absolument aux dispositions de ces deux articles, qui sont extrêmement sages & régulières, principalement en ce qu'il est ordonné que l'élection du juré se fera sans frais, présens, ni festins, à l'exemple de ce qui est prescrit dans l'article 6 du tit. 9 du liv. 2 ci-dessus, au sujet des apprentifs Charpentiers de navires.

ARTICLE VI.

D Ans les lieux où il y a des prud'hommes, les pêcheurs s'assembleront annuellement pour les élire pardevant les Officiers de l'Amirauté, recevront le serment de ceux qui seront nommés, & entendront sans frais les comptes des deniers de leur Communauté.

L n'est donc pas ordonné par-là, que dans tous les lieux où il y a des pêcheurs, quoique au-dessus du nombre de huit, ils auront des prud'hommes. Mais où il y aura des pêcheurs prud'hommes, ils changeront tous les ans, à l'effet de quoi l'élection en sera faite annuellement pardevant les Officiers de l'Amirauté, à la différence du simple Garde juré, qui peut être élu hors leur présence, & qui est seulement obligé de prêter serment entre leurs mains, comme les prud'hommes.

Ce que ces deux élections ont de commun, c'est qu'elles doivent également être faites sans frais, présens, ni festins.

A l'égard du compte que les prud'hommes doivent rendre des deniers de leur Communauté, ce qui suppose un compte de recette & de dépense; il doit être réglé & apuré par les Officiers de l'Amirauté, en présence du Procureur du Roi; & cela qu'il y ait contestation sur ce compte ou non. La raison est que par collusion, les pêcheurs pourroient passer aux prud'hommes des articles en recette, comme en dépense, qui seroient de véritables contraventions, lesquels articles seront relevés par le Procureur du Roi pour le rétablissement du bon ordre. Mais tout cela doit se faire gratuitement & sans vacations de la part de Officiers de l'Amirauté, à l'exemple de ce qui se pratique par les Officiers de police ordinaire pour la liquidation des comptes des Corps & Communautés qui sont portés devant eux.

A Marseille il y a quatre prud'hommes qui changent & sont élus tous les ans la seconde Fête de Noël, en présence du Lieutenant & du Procureur du Roi de l'Amirauté; mais ce n'est point le Lieutenant qui reçoit leur serment; c'est, suivant l'ancien usage, entre les mains du Viguier & des Echevins qu'ils le prêtent, comme il a été observé ci-dessus.

Voulons que la présente Ordonnance soit gardée & observée dans notre Royaume, terres & pays de notre obéissance; abrogeons toutes Ordonnances, Coutumes, Loix, Statuts, Réglemens, Styls & Usages contraires aux dispositions y contenues. Si donnons en mandement à nos amés & féaux les Gens tenans nos Cours de Parlement, Officiers des Sieges généraux & particuliers de l'Amirauté, & tous autres qu'il appartiendra, que ces présentes ils gardent, observent & entretiennent, fassent lire, publier, enregistrer, observer & entretenir: Car tel est notre plaisir; & afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, Nous y avons fait mettre notre Scel. Donné à Fontainebleau au mois d'Août, l'an de grace, mil six cent quatre-vingt-un, & de notre regne le trente-neuvième. *Signé, LOUIS, Et plus bas, par le Roi, COLBERT.* Et à côté est écrit, visa, LE TELLIER, pour servir à l'Ordonnance sur le fait de la Marine.

Dans notre Royaume, Terre & Pays de notre obéissance.

Ainsi cette Ordonnance est la loi qu'il faut suivre pour la police de la navigation sur mer, & pour la décision des affaires maritimes; non-seulement en France, mais encore aux Colonies, & généralement dans tous les Pays de la domination du Roi; sauf toutefois les changemens, les modifications & restrictions que les Réglemens postérieurs y ont apporté.

F I N.

Iiiii ij

A D D I T I O N S

A la suite de l'art. 2, tit. des Contrats à la grosse pag. 5, ajouter.

Cependant rien n'est plus commun à présent que cette stipulation d'augmentation du profit aventureux, après un certain temps de navigation, à raison de demi pour cent par mois.

On dit pour légitimer cette stipulation, que sans cela le taux du profit aventureux seroit absolument arbitraire, au lieu qu'en admettant cette augmentation éventuelle, il se fait dans la pratique comme une espece de tarif, où le profit de la grosse réglé au cours de la place, est proportionné à la durée ordinaire du voyage, eu égard à la distance du lieu de la destination du navire. Par ce moyen, ajoute-t-on, toute idée d'usure doit disparaître, le demi pour cent d'augmentation par mois, ne devant être considéré alors, que comme un juste supplément du profit aventureux, auquel le prêteur ne se seroit pas borné par la crainte de la prolongation du voyage.

En supposant que les choses se passent ainsi, de bonne foi, l'usage paroît véritablement devoir être toléré.

A l'art. 26, tit. des assurances, sur ces mots, & autres fortunes de mer, pag. 74, ajouter, à la suite.

Ces autres fortunes de mer, comprennent dans l'usage, la révolte ou la désertion de l'équipage, à tel point que le service du navire ne soit plus fait; & l'on juge en conséquence que les assureurs, qui se sont soumis à la baraterie de patron, doivent répondre des avaries, pertes & dommages qui en auront résulté, de même que de la perte du navire & de la cargaison, si elle s'en est ensuivie.

Mais si le voyage n'a été malheureux, ou si la pêche n'a manqué qu'à l'occasion de la maladie de l'équipage, les assureurs ne seront pas tenus alors des pertes que cet événement aura causé; parce que, quoique la maladie ait été contractée par un effet trop ordinaire d'une longue & pénible navigation, on ne peut pas dire néanmoins que ce soit une de ces fortunes de mer que les assureurs soient censés prendre sur leur compte. Ce n'est au fonds qu'un événement purement naturel.

Au reste dans tous les cas où les assureurs sont tenus des avaries, il n'est jamais question que du dommage réel que l'assuré a reçu, & nullement de l'indemnité des profits qu'il auroit pu faire, si son entreprise de pêche ou de toute autre expédition eût réussi.

Et à l'égard de la mutinerie, suivi de la révolte ou de la désertion des gens de l'équipage, en tel nombre que le navire ne puisse plus continuer le voyage; afin même que les assureurs en soient garants, il faut bien faire attention aux circonstances, & voir si l'on ne pourra pas attribuer ce malheur à la mauvaise conduite de l'Armateur assuré, ou s'il n'y aura point eu de collusion de sa part; car enfin la fraude est à craindre en pareil cas: & c'est ce qui devroit naturellement faire proscrire des polices d'assurance, la clause de la baraterie de patron.

A la suite de l'art. 41, du même tit. des assurances pag. 96, ajouter.

Quoiqu'à la simple lecture de cet article, il soit évident que la peine qu'il prononce, est le même absolument contre l'assureur ou l'assuré convaincu l'un d'avoir assuré sachant l'arrivée du navire, l'autre d'avoir fait assurer sachant la perte; on a prétendu néanmoins depuis peu à Paris, que l'assureur qui avoit reçu la prime d'avance, devoit être quitte en restituant cette prime, & en payant de plus une pareille somme pour la peine par lui encourue.

Il ne se peut rien de plus mal imaginé, puisque dans ce cas l'assureur ne subiroit pas la peine de la double prime que notre article lui inflige. Il en seroit quitte pour une prime simple, attendu qu'en restituant la prime par lui reçue, il ne paye rien du sien, ne faisant que rendre cette prime qu'il n'avoit pas eu droit de recevoir, à cause de la nullité de l'assurance prononcée déjà par l'article 38 ci-dessus.

Mal-à-propos objecte-t'on, qu'en l'obligeant de restituer d'abord cette prime, & de payer ensuite deux fois la même somme par delà, c'est lui faire supporter la peine d'une triple prime: ce n'est réellement & dans le fait, lui faire payer qu'une double prime.

En effet, pour avoir reçu la prime d'avance, il ne peut pas être de meilleure condition que s'il ne l'eût pas touchée; or dans ce dernier cas, il faudroit nécessairement, qu'il payât à l'assuré le double de la prime stipulée. En lui faisant d'abord restituer la somme qu'il a indûment reçue pour la prime, on ne fait donc que remettre les choses au même état qu'elles seroient s'il ne l'avoit pas reçue. D'où il suit qu'il doit de plus la double prime, sans quoi il ne seroit pas puni conformément à cet article, en un mot comme le seroit l'assuré, si la fraude venoit de sa part; car il n'est pas douteux que celui-ci ne pourroit se dispenser de payer une double prime à l'assureur. Cependant la peine est égale absolument pour celui des deux qui se trouvera coupable.

L'assurance étant nulle, il faut que l'assureur commence par rendre la prime; & cela ne doit pas être regardé comme une peine, mais seulement comme la restitution d'une somme indûment perçue. Ensuite vient la peine, qui est le double de la prime stipulée. Cela est aussi inévitable de la part de l'assureur que de celle de l'assuré, s'il étoit le coupable. Aussi l'article, en disant que l'assureur restituera la prime, s'il l'a reçue, ajoute-t'il, & en payera le double à l'assuré; ce qui ne peut s'entendre que de deux fois autant par delà: au lieu que de la manière que les partisans de l'opinion favorable à l'assureur opèrent, il ne payeroit de ses deniers qu'une somme égale à la prime qu'il doit rendre, & par événement ne subiroit que la peine d'une prime simple, contre l'esprit & la lettre de notre article.

A l'art. 11 du titre des prises, page 267 vers le milieu, où il est parlé de l'exception faite en faveur des Danois par l'article 14 du Règlement du 21 Octobre 1744, ajouter à ce sujet ce qui suit.

Cette exception concernant les Danois a été tout récemment confirmée par une Lettre du Roi, à M. l'Amiral, du 17 Mai 1760. Mais il est arrivé tout le contraire à l'égard des habitans & sujets de la ville de Hambourg. Autre Lettre du Roi, & Arrêt du Conseil du 24 du même mois de Mai, portant en même temps révocation des avantages qui leur étoient communs avec les villes Anseatiques par le traité de Versailles du 28 Septembre 1716.

A l'art. 33 du même tit. des prises. pag. 404, avant l'alinéa qui commence par ces mots, mais afin, &c. mettre ce qui suit.

J'ajouterais ici, que l'Amirauté de France à Paris, seroit bien éloignée de favoriser le système des armateurs & de refuser à l'équipage le tiers des prises ainsi faites, puisque par sentence de Règlement du 4 Janvier 1760, elle a adjugé en entier à l'équipage du vaisseau *le Duc de Chaulnes* le tiers de la valeur du navire *le Samuel*, trouvé abandonné sur les flots en pleine mer, sans accorder autre chose aux propriétaires du vaisseau *le Duc de Chaulnes*, sur ce tiers, qu'une légère indemnité de 379 liv. d'une part pour les frais de secours & de sauvement, & de 120 liv. d'autres pour les gages & la nourriture des gens de l'équipage, pendant les cinq jours employés à conduire & mettre en sûreté le navire qui avoit été trouvé abandonné. Mais aussi en cela, cette sentence a passé le but & n'est pas juridique. Elle a trop donné à l'équipage, & elle a méconnu le droit des propriétaires du vaisseau, sans lequel, le sauvement n'auroit pas eu lieu. *V. infra* l'art. 27, du titre des naufrages.

A l'art. 27. du tit. des naufrages pag. 637 avant le dernier alinéa.

Je viens de dire que le partage de ce tiers doit être fait entre le propriétaire du navire & les gens de l'équipage comme en matière de prise. C'est aussi ce que j'ai établi comme un principe sur l'art. 33. du tit. des prises, conformément à l'article premier, ch. 11, du tr. des contrats maritimes de Cleirac, où les deux cas, de prise & d'effets sauvés sur les flots, sont réglés de la même manière.

Cependant sous prétexte que notre article, parlant des effets trouvés en pleine mer, déclare simplement que le tiers en appartiendra à ceux qui les auront ainsi sauvés, l'Amirauté de France à Paris, par Sentence de Règlement du 4 Janvier dernier 1760, prenant à la lettre ces mots, *ceux qui les auront sauvés*, a jugé que cela ne devoit s'entendre, que des hommes qui par leur travail, avoient fait le sauvement, sans égard au navire sur lequel étoient ces hommes; & en conséquence elle a adjugé en entier le tiers du navire *le Samuel*, sauvé sur les flots, aux gens de l'équipage du vaisseau *le Duc de Chaulnes*, à l'exclusion des propriétaires de ce vaisseau, auxquels elle n'a accordé qu'un léger dédommagement arbitraire de 379 liv. d'une part pour frais de secours & sauvement, & de 120 liv. d'autre pour indemnité des gages & de la nourriture de ce même équipage durant les cinq jours employés à mettre en sûreté ledit navire *le Samuel* trouvé abandonné sur les flots.

On seroit bien moins étonné d'une décision toute contraire; c'est-à-dire, qui, en pareil cas, auroit tout attribué aux propriétaires du navire, en n'accordant à l'équipage qu'une légère récompense proportionnée à son travail, qu'on ne l'est de celle-ci. Il y auroit du moins quelques raisons à alléguer pour soutenir l'autre décision, au lieu qu'il n'y a rien qui appuie celle-ci.

Car enfin, si l'on dit que ce sont les gens de l'équipage du vaisseau *le Duc de Chaulnes*, qui ont sauvé le navire abandonné sur les flots, & qu'ainsi le tiers leur appartient à eux seuls, aux termes de cet article; la réponse est que s'ils ont sauvé le navire abandonné, ce n'a été assurément qu'à la faveur

du vaisseau qu'ils montoient, tellement que sans ce secours, ils n'auroient pu ni reconstruire le navire abandonné, ni le sauver. D'où il s'ensuit nécessairement que les propriétaires de ce vaisseau doivent partager la bonne fortune que cet événement a procuré, & qui plus est y prendre la plus grande part, comme ayant le plus contribué au sauvement, au moyen des dépenses par eux faites pour fournir le vaisseau, l'équiper & l'avitailier.

Cela supposé comme incontestable, de quelle maniere faut-il donc partager ce profit éventuel, entre les propriétaires & l'équipage du vaisseau par le moyen desquels le sauvement a été fait? Il n'y a pas, ce me semble, d'autre règle à suivre que celle qui s'observe en fait de partage de prise. Aussi Cleirac, dans l'endroit ci-dessus cité, met-il les deux cas dans la même catégorie. Il y a d'autant plus de raison à cela en effet, qu'il se pouvoit fort bien que le navire qui paroissoit abandonné ne le fût pas réellement, & que ce fut une ruse employée par des pirates ou des ennemis pour surprendre un équipage trop crédule, comme il y en a des exemples.

Les propriétaires du vaisseau le *Duc de Chaulnes* couroient donc le risque de la prise de leur vaisseau, lorsque l'équipage alla reconnoître le vaisseau qui paroissoit abandonné.

Ils couroient tout de même encore le risque de la prise de leur vaisseau, après que le navire eût été amariné. En effet, pour emmener ce navire il fallut ou le touer ou y jeter une partie de l'équipage de leur vaisseau; or d'une ou d'autre maniere, il étoit tout autrement difficile de fuir en cas de poursuite, que s'il eût été seul.

D'un autre côté la marche de leur vaisseau étant par-là retardée & gênée considérablement, & la manœuvre embarrassée, l'équipage étoit bien moins, en état de résister aux coups de vent & de mer, qui l'auroient jetté vers les côtes; ou pour mieux dire, il lui auroit été comme impossible de s'élever en mer, en un mot, de garantir les deux navires de naufrage dès qu'il seroit survenu quelque tempête.

Ces propriétaires du vaisseau le *Duc de Chaulnes* ayant donc couru tant de risques par le fait du sauvement du navire trouvé abandonné sur les flots, comment leur refuser les deux tiers du profit qui en est revenu, tandis, qu'abstraction faite même de tous risques, ces deux tiers leur seroient légitimement acquis, comme ayant fourni & équipé le vaisseau, sans lequel le sauvement n'auroit pu se faire? Il est vrai que sans l'équipage, le sauvement n'auroit pas été fait non plus; mais cet équipage étant gagé pour tout le service du vaisseau, n'est-il pas abondamment récompensé au moyen de l'autre tiers qu'il prend dans ce même profit éventuel, auquel il n'a contribué que par un léger travail de plus, que l'on pourroit même en quelque sorte regarder comme une suite naturelle du service dû au vaisseau.

La sentence dont il s'agit n'est donc pas juridique, en ce qu'elle a adjugé tout à l'équipage, au lieu de le borner au tiers. Elle ne l'est pas non-plus en ce que le droit du capitaine y a été réduit à deux parts; tandis qu'il lui en falloit douze, conformément au Règlement du 25 Novembre 1693, puisqu'il s'agit d'opérer dans ce cas comme en matiere de prise.

Fin des additions.



T A B L E

D E S M A T I E R E S

C O N T E N U E S D A N S C E V O L U M E .

A

Abandon ou Délaissement.

EN abandonnant le navire aux assureurs, il faut aussi leur abandonner le fret acquis ou non, mais comment? liv. 3, tit. 6, art. 15, aux notes, pag. 59 & art. 47, pag. 115. En notifiant la perte, l'assuré peut protester de faire son délaissement en temps & lieu. Même tit. 6, art. 42, p. 96. Mais sans protestation il peut faire sur le champ l'abandon avec sommation aux assureurs de payer dans le temps, art. 43, p. 97. Comment se fait le délaissement? aux notes, *ibid.* Cas où l'abandon ou délaissement peut-être fait aux assureurs, art. 46 aux notes, p. 99. Si véritablement l'abandon peut-être fait dans tous ces cas indistinctement? aux notes, *ibid.* & pag. suiv. Hors le cas du délaissement, il n'est question que du paiement des avaries ou dommages, au texte & aux notes, *ibid.* p. 99 & 106. Comment doivent s'entendre ces mots, *perte entière?* *ibid.* aux notes, p. 100 & suiv. Si le navire qui peut-être radoubé, se trouve dans un lieu où l'on manque des choses nécessaires pour le radoue; c'est le cas d'en faire l'abandon. Même art. 46 aux notes, p. 102. Mais *quid*, si le maître ne peut pas trouver crédit pour faire faire le radoub? *ibid.* Espece. p. 103. Si les assureurs peuvent requérir l'abandon en cas de naufrage ou échouement, pour se défaire du paiement des avaries? p. 105. Le délaissement est en faveur de l'assuré, il lui est donc libre de le faire ou de ne le pas faire. *ibid.* & pag. 106.

Abordage.

En abordage de navires par cas fortuit, le dommage doit être supporté également, par les navires. liv. 3, tit. 7, art. 10, p. 177. Ce qui se pratique à ce sujet, aux notes, *ibid.* & p. suiv. Ce mot également s'entend par moitié, sans

Tome II.

avoir égard à la différence de la valeur des deux navires, *ibid.* & suiv. Doit-il être question alors du dommage souffert par les marchandises? *ibid.* avec examen des raisons pour & contre, *ibid.* & suiv. Exception, *ibid.* Si l'abordage est arrivé par la faute d'un des maîtres, lui seul répond du dommage, art. 11, p. 183. Mais il est difficile de prouver que c'est par la faute d'un des deux; & c'est pour cela que dans la pratique le dommage est toujours supporté par moitié, aux notes, *ibid.* Quand il y a véritablement faute du maître, *ibid.* De l'abordage des bâtimens en rivière. *ibid.* & suiv. Ce qui est décidé par notre Ordonnance au sujet de l'abordage des navires, regarde tout de même l'abordage d'un vaisseau du Roi & d'un navire marchand. *ibid.* & suiv. Et c'est aux Officiers de l'Amirauté, tout de même qu'il appartient d'en connoître; mais comment? *ibid.* De l'abordage en rade. liv. 4, tit. 8, art. 3 aux notes, pag. 577. Du dommage causé aux navires par leur abordage sur des parcs & filets placés en contravention à l'Ordonnance. liv. 5, tit. 3, art. 11 aux notes, pag. 738. V. Tome 1. Du dommage causé aux madragues, bordigues ou autres parcs par les bâtimens qui les abordent. Il faut prouver que c'est par la faute ou malice des maîtres pour les en rendre responsables. liv. 5, tit. 4, art. 8, p. 769 & suiv. Dans le doute, l'abordage est réputé fortuit, & alors le dommage est supporté par moitié, aux notes, *ibid.* p. 770. V. Tome 1. A moins que le dommage n'ait été causé, faute par le propriétaire de la pêcherie de l'avoir tenue dans les règles, *ibid.*

Acon.

C'est un petit bateau plat construit de trois planches seulement, & dont on se sert d'une

K k k k k

- façon singulière. liv. 5, tit. 3, art. 6 aux notes, p. 729 & suiv.
- Il est nécessaire pour aller aux bouchots. *ibid.* & sur l'art. 4, pag. 725.
- L'usage en fut défendu en 1726 & de tous autres bateaux plats. art. 6, *ibid.* p. 729.
- Mais ayant été reconnu d'une nécessité indispensable pour aller aux bouchots, l'usage en fut rétabli peu après, *ibid.* & suiv.
- Mémoire indiqué au sujet des particularités de ce bateau, *ibid.*
- Action.*
- En quel temps l'assuré doit former son action contre les assureurs? liv. 3, tit. 6, art. 48 & 58, p. 117 & 141. V. *Assuré.*
- De l'action contre ceux qui laissent des marchandises sur le quai plus de trois jours. liv. 4, tit. 1, art. 7 au texte & aux notes, pag. 458 & suiv.
- De l'action contre ceux qui perçoivent les droits de quaiage, pour les obliger à l'entretien des quais. Même liv. 4, tit. 1, art. 21 aux notes, p. 475.
- Il y a action contre les pères & mères, & contre les maîtres dont les enfans ou domestiques jettent des immondices dans le havre. liv. 4, tit. 1, art. 1, p. 447.
- De même pour les amendes encourues pour contravention aux Réglemens de la pêche. liv. 5, tit. 3, art. 19, p. 475.
- Amendes.*
- Les amendes sont solidaires en cas de prévarication, entre le principal coupable & les complices. liv. 4, tit. 4, art. 4, 6 & 7 au texte & aux notes, p. 514, 515 & suiv.
- Des amendes fautes de service de la part des habitans garde-côtes. liv. 4, tit. 6, art. 1 au texte & aux notes, p. 538 & suiv. V. *Guet de la mer.*
- Abus au sujet de ces amendes. art. 4 aux notes, p. 542.
- Amendes dont sont tenus les pères & mères, & les maîtres pour les fautes de leurs enfans ou domestiques. liv. 4, tit. 1, art. 1, p. 447. & liv. 5, tit. 3, art. 19 au texte & aux notes, p. 745.
- Il est permis aux Officiers de l'Amirauté d'appliquer au paiement des frais, le tiers des amendes qu'ils prononcent pour contravention à la pêche. Même liv. 5, tit. 3, art. 20 & aux notes, *ibid.* & suiv.
- Toutes les condamnations d'amendes qu'ils prononcent à ce sujet, sont exécutoires nonobstant l'appel jusqu'à la somme de 300 liv. art. 21 aux notes, pag. 746.
- Amiral.*
- Ancienne autorité de l'Amiral par rapport aux attemens en course. Observ. sur le tit. des prises, pag. 213.
- Ce qui en est resté, c'est la nécessité de prendre de lui des commissions en guerre pour la course, *ibid.*
- Les prises faites sans commission en guerre sont confisquées au profit de M. l'Amiral; mais il est dans l'usage d'accorder en ce cas des gratifications à l'armateur & à l'équipage, liv. 3, tit. 9, art. 1 aux notes, p. 214 & suiv.
- Anciennement tout navire François étoit obligé de porter les bannières & étendards de l'Amiral, art. 5 aux notes, p. 239.
- Toute confiscation pour contravention aux loix de la course, appartient à l'Amiral, comme toute autre fondée sur un délit maritime. aux notes, *ibid.* & suiv.
- M. l'Amiral nomme le Secrétaire Général de la Marine, comme tous les autres Officiers de l'Amirauté. liv. 3, tit. 9, art. 21 aux notes, p. 305.
- Il juge les prises de l'avis des Commissaires du Conseil des prises, & tous les jugemens sont intitulés de son nom. *ibid.* pag. 302 & suiv.
- L'Amiral avoit autrefois les prisonniers des prises à sa garde: ce qui en est aujourd'hui. *ibid.* 310.
- Les droits de M. l'Amiral sont privilégiés comme ceux du Roi, parce que ce sont au fonds des droits royaux. art. 32 aux notes, p. 363.
- Son droit de dixième sur les prises après avoir éprouvé des restrictions, a été d'abord suspendu & ensuite supprimé. *ibid.* p. 364 & suiv. jusqu'à 370. V. *dixième des prises.*
- Mais il pourra revivre. *ibid.* V. Tom. I. & le tit. des naufrages. art. 27. p. 635.
- Du droit de M. l'Amiral dans les successions des gens qui meurent en mer sans héritiers & sans avoir testé. liv. 3, tit. 11, art. 5 aux notes, p. 435 & 436, & art. 9, au texte & aux notes, pag. 461 & suiv.
- Naturellement tout devroit lui appartenir par droit de deshérence, pourquoï il en est autrement? *ibid.* pag. 440.
- Le maître de quai est à la nomination de M. l'Amiral, comme tous ceux qui ont des emplois relatifs à l'Amirauté. Observations sur le tit. 2 du liv. 4, p. 479.
- Ports où M. l'Amiral ne nomme pas le maître de quai; même liv. 4, tit. 2, art. 1 aux notes, p. 480.
- Toutes les commissions que donne M. l'Amiral sont sujettes à enregistrement à l'Amirauté, après enquête de vie, mœurs & religion, & prestation de serment, *ibid.*
- M. l'Amiral ne commet pas par-tout au lestage & délestage. liv. 4, tit. 4, art. 1 aux notes, p. 510.
- Il nommoit autrefois tous les Officiers garde-côtes. Observations sur les tit. 5 & 6 du liv. 4, p. 519, 534 & suiv.
- Le soin de la garde des côtes le regardoit spécialement. *ibid.*
- A cette occasion il lui étoit dû 5 s. par feu par tous les habitans de la garde-côte, redevance qui n'existe plus, *ibid.* & pag. suiv. V. *Guet de la mer.*
- De son droit sur les effets naufragés, non réclamés. V. *Naufrage.*
- L'Amiral concluoit autrefois les treves pêcheresses. Observ. sur le tit. 1 du liv. 5 *in fine*, p. 689.
- Des congés à prendre de l'Amiral pour la pêche, soit en haute mer, soit sur les côtes; même liv. 5, tit. 1, art. 2 & 3, p. 693 & suiv.
- Ancre.*
- Ancre qui se perd par l'usage ou le frottement du câble sur des roches, n'est pas pour le compte de l'assureur. liv. 3, tit. 6, art. 29 aux notes, p. 81.
- Les navires étant ancrés dans les ports, il doit y avoir sur les ancres des bouées, hoirins

ou gavi-teaux; & sur quelles peines? liv. 4, tit. 1, art. 5, pag. 456 & suiv.
 Comment les pilotes côtiers doivent lever les an-cres laissées dans les rades? Même liv. 4, tit. 3, art. 15 aux notes, p. 504 & sur l'art. 28 du tit. 9 des naufrages, pag. 604 & suiv.
 En laissant des ancre dans une rade, il faut aussi y mettre des bouées, hoirins ou gavi-teaux. liv. 4, tit. 8, art. 2 & aux notes, p. 576.
 Comment des navires arrivant dans une rade doivent mouiller & jeter l'ancre? arr. 3 *ibid.* & pag. 577.
 Temps pour réclamer les ancre. liv. 4, tit. 9, art. 28, pag. 640 aux texte & aux notes.
 Après ce temps elles appartiennent pour le tout à ceux qui les ont tirées du fond de la mer, *ibid.* & aux notes, p. 640.
 Police observée à l'Amirauté de la Rochelle pour le sauvement des ancre, *ibid.* & p. suiv.
 Il importe à la navigation qu'il ne reste point d'ancre dans les rades, *ibid.*
 Conciliation de cet article 28 du tit. des nau-frages avec le second du tit. précédent, *ibid.* & suiv.

Appel.

L'appel des Sentences arbitrales est dévolu au Parlement sans passer par les Juridictions in-termédiaires. liv. 3, tit. 6, art. 73, p. 157.
 Quoique le fonds de l'affaire n'excédât pas le pouvoir des présidiaux, l'appel ne pourroit être porté au Présidial du lieu. *ibid.* aux notes.
 L'appel d'une Sentence arbitrale ne doit pas être reçu que la peine du compromis n'ait été payée. Même art. 73. *ibid.* pag. 157.
 Mais l'usage du Parlement est contraire; aux notes, *ibid.*
 Les Sentences arbitrales sont exécutoires no-nobstant l'appel, en donnant caution devant les Juges qui les ont homologuées. art. 74, *ibid.*
 Où doit être porté l'appel des Jugemens ren-dus au Conseil des prises. Même liv. 3, tit. 9, art. 21 aux notes, p. 305.
 Ces Jugemens sont exécutoires par provision, en donnant caution de la part des réclama-teurs qui ont obtenu la main-levée. art. 30 aux notes, pag. 335.
 Les condamnations d'amendes prononcées par les Officiers de l'Amirauté pour contravention à la pêche, son exécutoires nonobstant l'ap-pel jusqu'à 300 livres. liv. 5, tit. 3, art. 21 aux notes, pag. 747.

Arbitrages, Arbitres.

Lorsqu'il y a soumission à l'arbitrage dans la police d'assurance & que l'une des parties de-mande le renvoi devant des arbitres, l'autre ne peut s'y opposer. liv. 3, tit. 6, art. 70, pag. 154.
 Mais il faut pour cela que le renvoi soit requis avant contestation en cause, *ibid.*
 Ce que c'est que contestation en cause? aux notes, *ibid.* & suiv.
 S'il n'y a pas de soumission à l'arbitrage, l'une des parties ne peut le faire ordonner sans le consentement de l'autre, *ibid.*
 Il en est autrement en fait de société, & pour-

quoi? *ibid.* pag. 155.
 Si l'une des parties refuse de nommer un arbi-tre, le Juge en nommera pour elle, *ibid.*
 Ce n'est pas le cas alors de nommer d'office deux arbitres pour les deux parties, la partie qui en a nommé ne pouvant pas être privée de la nomination par le refus de l'autre, *ibid.*
 Célérité de la décision des arbitres en matiere d'assurance. art. 71 au texte & aux notes, pag. 155.
 Les Sentences arbitrales sur cette matiere doi-vent être homologuées au Siege de l'Amirauté. art. 72, pag. 156.
 Il en seroit de même quoique les parties, sans plaider seroient convenues d'arbitres, *ibid.* aux notes.
 Pourquoi l'homologation est nécessaire? *ibid.*
 Sous prétexte que l'homologation doit se faire à l'Amirauté, les Juges ne peuvent prendre connoissance du fonds de l'affaire. Même art. 72 au texte & aux notes, *ibid.* & suiv.
 Il en est de même de tous autres Juges aussi en cas d'arbitrages, *ibid.*
 L'appel des Sentences arbitrales & d'homolo-gation est porté tout de suite au Parlement. Même liv. 3, tit. 6, art. 73 au texte & aux notes, pag. 157.
 Et l'appel ne doit être reçu, que la peine stipu-lée par le compromis n'ait été payée, *ibid.*
 Mais cette condition est mal observée dans l'usage, *ibid.*
 Les Sentences arbitrales sont exécutoires no-nobstant l'appel, en donnant caution devant les Juges qui les ont homologuées. art. 74, *ibid.* pag. 157.

Armateurs, V. Course.

Armateur en course tenu de prendre une com-mission de l'Amiral. Observ. sur le tit. des prises, pag. 213, & art. 1 du même tit. pag. 214.
 Toute personne qui peut faire le commerce maritime, peut armer en course. liv. 3, tit. 9, art. 2 aux notes, pag. 228.
 Personne à qui il est défendu de prendre inté-rêt dans les armemens en course, *ibid.*
 Si la remise faite à un Capitaine par le Corsaire qui l'a pris, appartient à l'armateur? Même liv. 3, tit. 9, art. 19 aux notes, p. 686.
 Armateur en course doit produire aussi-tôt après le Jugement de la prise les pieces nécessaires pour la liquidation. art. 33 aux notes, p. 407.
 Faute de quoi les Officiers de l'Amirauté peu-vent adjuger une provision à l'équipage, *ibid.*
 Après la liquidation il doit payer dans trois jours les parts d'un chacun de l'équipage qui se présente, & les parts des absens il doit les déposer entre les mains du Trésorier des Invalides, *ibid.* pag. 408.

Arrêt de Prince.

Ce que c'est qu'arrêt de Prince? liv. 3, tit. 6, art. 3 aux notes, pag. 36, & art. 49, pag. 127.
 Quand peut être fait le délaissement aux assu-reurs en cas d'arrêt de Prince? Même arr. 49, *ibid.* & p. 128.
 Du cas où le Prince prend des effets de la car-

K k k k ij

gaïson, dont il paye le prix, *ibid.* pag. 131.
 En cas d'arrêt de Prince, les assurés sont tenus pendant les délais, de faire toutes diligences pour obtenir la main-levée, art. 51, p. 133.
 Si par le fait de l'arrêt de prince les marchandises ont souffert quelque dépérissement, ou diminué de valeur; ce sont des avaries dont les assureurs répondent, même art. 51 aux notes, *ibid.*
 De même des frais faits pour obtenir la main-levée & de l'augmentation de la nourriture & des loyers des matelots, *ibid.*
 Si l'arrêt est fait en vertu des ordres du Roi, avant le voyage commencé, il n'y a pas lieu à l'abandon, même liv. 3, tit. 6, art. 52, p. 134.
Secûs. Si l'arrêt se fait durant le cours du voyage, *ibid.*
 Différence entre l'arrêt que fait le Roi & celui d'un Prince étranger, *ibid.*

Associations, Associés.

Les discussions entre associés doivent toujours être renvoyées devant des arbitres, si l'une des parties le requiert. liv. 3, tit. 6, art. 70, aux notes, pag. 154.
 Et cela quoique l'acte de société ne contienne pas la clause de soumission à l'arbitrage. *ibid.*

Association pour la course.

Alors les prises sont communes entre les associés. liv. 3, tit. 9, art. 33 aux notes, pag. 403 & suiv.
 Sans association, la prise sera commune à deux vaisseaux si tous deux ont concouru à faire la prise, *ibid.*
 Comme cela s'entend? *ibid.*
 La société formelle n'est pas valable entre un capitaine corsaire & un capitaine des vaisseaux du Roi, *ibid.* p. 405.
 Entre capitaine de corsaires, il faut même que la société soit par écrit. Exception. *ibid.*
 Société tacite à cet égard, *ibid.*
 De la répartition de la prise entre les vaisseaux en société expresse ou tacite. *ibid.* & suiv.
 Et de la subdivision qui doit se faire ensuite, *ibid.*

Assurance, V. Police d'assurance.

Ce que c'est que le contrat d'assurance & son origine, liv. 3, tit. 6, aux observ. pag. 26.
 Différence entre l'assurance & la gageure, *ibid.*
 Il y a d'autres assurances que l'assurance maritime, *ibid.*
 L'assurance maritime est si utile que sans cela le commerce ne sauroit se soutenir. *ibid.* & pag. 27.
 Toutes personnes peuvent assurer, excepté les Ecclésiastiques. art. 1 au texte & aux notes, p. 27.
 Les étrangers peuvent assurer en France, & les François assurer les étrangers, sauf les ennemis, *ibid.* & art. 3, p. 31.
 L'étranger assurant un François, l'assurance doit être réglée par les loix du Royaume, *ibid.* art. 1, pag. 28.
 L'assurance peut être faite sous signature privée, art. 2, p. 29.

Même, sans écrit, aux notes, *ibid.* V. *Police d'assurance.*
 Anciennement elle se faisoit le plus souvent sans écrit, *ibid.* pag. 29.
 On assure où l'on se fait assurer par un commissionnaire comme par soi-même, art. 3, aux notes, pag. 31.
 Si en ce cas le commissionnaire peut excéder son pouvoir? *ibid.* & p. 32.
 Action du commissionnaire & contre lui. *ibid.*
 L'ordre d'assurer n'emporte pas celui de faire assurer de nouveau, la première assurance étant caduque & annulée, *ibid.* art. 3, p. 33.
 On peut faire assurer pour soi ou pour le compte de qui il appartient, *ibid.* p. 33 & suiv.
 Si celui qui a stipulé l'assurance pour autrui se libère en nommant la personne? *ibid.*
 De celui qui fait assurer pour le tout une chose qui lui est commune avec d'autres, même art. 3 aux notes, p. 34.
 De droit, l'assurance ne porte que sur les marchandises chargées, sans extension à celles qui pourront l'être dans la suite, si cela n'est exprimé, *ibid.*
 Par rapport au navire, l'erreur sur le nom ou la qualité du bâtiment rend l'assurance nulle, *ibid.* Exception.
 De l'augmentation de prime stipulée en cas de guerre ou hostilités, *ibid.* p. 35 & suiv.
 V. *Prime.*
 Le défaut de soumission aux arbitres n'annule pas la police d'assurance, *ibid.* art. 3, p. 44.
 V. *Police d'assurance.*
 On y peut stipuler tout ce qui ne blesse pas les bonnes mœurs, la nature & l'essence de ce contrat. *ibid.* pag. 45.
 Les clauses y sont prises à la lettre, cependant on les interprète par la loi & l'usage, *ibid.*
 On ne peut revenir contre ce contrat pour cause de lésion. *ibid.* p. 45.
 Assurances qui peuvent être faites sans désignation du nom du maître ni du vaisseau. art. 4 au texte & aux notes, *ibid.* & suiv.
 Quand commencent & finissent les risques des assureurs? art. 5, p. 47.
 De la prime stipulée pour l'aller & le retour, & qu'il ne se fait point de retour. art. 6, pag. 47.
 Comment doivent s'entendre ces mots de l'article, s'il n'y a stipulation contraire? *ibid.* aux notes, pag. 49.
 Autrefois l'assurance se faisoit à temps & par mois: ce qui a fait changer cet usage? *ibid.* pag. 47.
 On l'observe encore néanmoins en cas de pêche & d'armement en course, *ibid.* pag. 48.
 L'assurance peut être faite sur un vaisseau vuide ou chargé, avant ou pendant le voyage, armé ou non armé, seul ou accompagné, pour aller ou pour le retour, pour un voyage entier ou à temps, art. 7 au texte & aux notes, pag. 50 & suiv.
 De droit, l'assurance ne s'entend que pour un seul voyage, même pour l'aller seulement, s'il n'est parlé du retour, *ibid.* & suiv.
 En assurance, sur un vaisseau ou sur une portion, l'estimation en doit être faite par la police, sauf la preuve contraire, art. 8 au texte & aux notes, pag. 52.
 Ce qui se pratique à ce sujet, aux notes, *ibid.*

- En Angleterre & en quelques autres pays l'assurance est à forfait par forme de gageure, *ibid.* & art. 23, pag. 72.
- Ce qui arrive, l'estimation étant fautive, même art. 8, aux notes, pag. 53.
- On peut faire assurer la liberté des personnes, & comment? art. 9 au texte & aux notes, *ibid.*
- Mais non leur vie, art. 10, p. 54.
- Si ce n'est en cas de rachat des captifs, si ces captifs périssent autrement que par mort naturelle, art. 11, pag. 55 & suiv.
- Par argument de cet article, on peut faire assurer de même les noirs traités à la côte de Guinée, aux notes, *ibid.*
- On ne peut faire assurer ni le fret à faire, ni le profit espéré des marchandises, ni les loyers des matelots. art. 15 au texte & aux notes, pag. 58 & suiv.
- Mais on peut faire assurer le fret acquis. Explication aux notes, *ibid.*
- De même le profit déjà fait sur les marchandises, *ibid.* pag. 60.
- On peut aussi faire assurer une prise, *ibid.*
- Emprunteur à la grosse ne peut faire assurer la somme. Même liv. 3, tit. 6, art. 16 au texte & aux notes, pag. 61.
- Le donneur à la grosse peut bien faire assurer le principal; mais non le profit maritime. art. 17, aussi au texte & aux notes, p. 62.
- En Italie on peut faire assurer le profit comme le principal, *ibid.*
- Lorsque le dixième doit être distrait de l'assurance, il faut qu'il se trouve sur chaque objet assuré séparément. art. 18 aux notes, p. 63.
- Assurance implicite de toutes primes, art. 20, aux notes, p. 65 & suiv.
- On peut faire assurer l'entier capital, avec exemption de toutes primes, *ibid.* aux notes, exemples.
- Défenses de faire assurer des effets au delà de leur valeur, à peine de nullité de l'assurance & de confiscation, art. 22, pag. 71.
- Comment cela doit s'entendre, aux notes. *ibid.* & suiv.
- Les assurances étant stipulées sans fraude, elles subsisteront jusqu'à concurrence, & ne seront nulles que pour le surplus. art. 23 & 24 au texte & aux notes, pag. 72 & 73.
- De diverses polices d'assurance, où il n'y a d'excès que dans la dernière, comment la perte sera-t-elle supportée? art. 25, aussi au texte & aux notes, pag. 73.
- Ce qu'emporte dans la police d'assurance la permission de changer de route & de faire échelle. art. 27, aux notes, p. 77 & suiv.
- En conséquence de cette permission, les marchandises prises dans un endroit, en remplacement de celles qu'on y a laissées, y sont subrogées; de manière que les assureurs en courent tout de même les risques, *ibid.*
- De même des marchandises prises sur la route pour compléter le chargement. *ibid.*
- Du cas où l'assurance est faite divisément sur plusieurs vaisseaux & que le chargement ne se fasse que sur un seul. art. 32, au texte & aux notes, pag. 84.
- Quid. Dans ce même cas, si toutes les marchandises ont été chargées dans une seule allée pour être distribuées sur les vaisseaux & que cette allée vienne à périr. aux notes, *ibid.* & p. 85.
- Sans désignation de voyage, si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assurance est libre après l'expiration du temps. art. 34, p. 86.
- Mais s'il y a désignation de voyage, l'assureur courra risque du voyage entier, quoique le temps soit expiré, à condition que la prime augmentera à proportion. art. 35, *ibid.*
- Et néanmoins, si le voyage dure moins, la prime ne sera sujette à aucune diminution. *ibid.*
- Du fort de l'assurance, lorsque l'assuré laisse sur la route le surplus d'un chargement sur lequel il n'avait fait assurer qu'une certaine somme. art. 36 aux notes, p. 87 & suiv.
- Le voyage étant rompu avant le départ du vaisseau, l'assurance est caduque & l'assureur ne peut prétendre que le demi pour cent. art. 37, pag. 93.
- Si, le voyage étant commencé, le navire relâche ensuite dans le port peu après; & qu'il soit désarmé, *quid juris?* aux notes. *ibid.* & suiv.
- L'assurance faite après la perte ou l'arrivée des choses assurées est nulle si les parties ont su ou pu savoir le fait lors de la signature de la police. art. 39 au texte & aux notes, *ibid.*
- Présomption de la connoissance du fait. art. 39, pag. 94.
- Mais l'assurance peut-être faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles; & alors la présomption n'est pas admise. art. 40. *ibid.* & p. 95.
- Ainsi l'assurance subsiste, s'il n'y a preuve par ailleurs que l'assureur savoit l'arrivée ou l'assuré la perte. *ibid.* au texte & aux notes. *ibid.*
- Il importe peu que le commettant ait ignoré la nouvelle si le commissionnaire l'a su, *quid est converso?* *ibid.* aux notes, p. 95.
- Peine de l'assurance frauduleuse. art. 41, p. 96.
- Temps du paiement de l'assurance. art. 44, pag. 98.
- De la clause *Franc d'avaries* en fait d'assurance. Même liv. 3, tit. 6, art. 46 aux notes, pag. 101, & art. 47, p. 103 & suiv.
- On peut faire assurer par supplément l'augmentation survenue à la cargaison, par la négociation qui en a été faite durant le voyage. art. 47 aux notes, pag. 110 & suiv.
- Il est d'usage dans les polices d'assurance de laisser à l'assuré la faculté de changer le maître ou capitaine; mais cela ne lui donne pas le droit de prendre un capitaine d'une autre nation. art. 52, aux notes *in fine*, pag. 135.
- L'assurance est bonne dès qu'elle est conforme au connoissement; & alors l'assureur ne peut pas opposer à l'assuré que les effets ne lui appartenaient pas. art. 81, aux notes, p. 144.
- En cas d'assurance en France, sur marchandises chargées en pays de Consulat ou étranger, précautions exigées par rapport au connoissement. art. 63, au texte & aux notes, pag. 146.
- Réflexions sur ce sujet. *ibid.*
- Comment la valeur des marchandises doit être prouvée? art. 64, au texte & aux notes, *ibid.* & suiv.
- On comprend dans la valeur tous les droits & les frais faits jusqu'à bord. *ibid.*
- Ce qu'opère l'estimation portée par la Police? *ibid.*
- Comment se fait l'estimation des marchandises chargées en retour d'un pays où le commerce se fait par troc? art. 65 au texte & aux notes.

res, p. 147 & suiv.
 Observations à ce sujet, *ibid.*
 Diverses compagnies d'assurance établies dans le Royaume. Même liv. 3, tit. 6, art. 68, aux notes, p. 151 & suiv.
 Lorsque dans la police d'assurance il y a soumission à l'arbitrage, & que l'une des parties demande le renvoi devant des arbitres, l'autre tenue d'y acquiescer. art. 70, p. 154, & suiv.
 Mais il faut pour cela que le renvoi soit demandé avant contestation en cause. *ibid.* & aux notes.
 S'il n'y avoit pas de soumission à l'arbitrage, le renvoi ne pourroit être ordonné sans le consentement de l'autre partie. aux notes. *ibid.*
 La clause de soumission à l'arbitrage est devenue par style. *ibid.*
 Faute par l'une des parties de nommer un arbitre, le Juge en nomme un d'office pour elle. *ibid.*

Assuré.

L'assuré n'est pas recevable à dire que la chose assurée valoit plus que ce qu'il l'a estimée. liv. 3, tit. 6, art. 8, aux notes, p. 52.
 De droit, l'assuré doit courir risque du dixième, s'il n'y a stipulation contraire. art. 18, p. 62.
 Ce dixième doit se trouver libre sur chaque objet assuré séparément. *ibid.* aux notes.
 Assuré peut faire assurer la prime & la solvabilité des assureurs. art. 20, au texte, p. 65.
 Mais en ce cas le réassureur n'est tenu de payer qu'après la discussion du premier assureur, aux notes. *ibid.*
 Si l'assuré, qui a fait assurer une somme sur un chargement plus considérable, peut faire décharger sur la route, pour son compte, le surplus du chargement, sans que l'assureur puisse s'en plaindre & y prendre part? même liv. 3, tit. 6, art. 36, aux notes, p. 87 & suiv.
 L'assureur n'a rien à dire, tant qu'il reste sur le vaisseau, la valeur de la somme qu'il a assurée. *ibid.*
 Il seroit très-préjudiciable au commerce, de l'Amérique sur-tout, s'il en étoit autrement. *ibid.* pag. 51.
 Développement à ce sujet. *ibid.* & art. 47, *in fine*, pag. 115.
 Peine de l'assuré, qui savoit la perte lors de la signature de la police. art. 41, au texte & aux notes, pag. 96.
 L'assuré doit notifier la perte aux assureurs aussitôt qu'il en aura eu avis, avec protestation de faire son délaissement en temps & lieu. art. 42, pag. 96.
 Comment cela doit s'entendre? aux notes. *ibid.*
 En cas de naufrage ou échouement, l'assuré peut faire travailler au sauvement, sans préjudice de l'abandon. art. 45, p. 98.
 Et alors il sera remboursé de ses frais, dont il sera cru sur son affirmation, jusqu'à concurrence des effets sauvés. *ibid.*
 Et non-seulement il le peut; mais même il le doit en rigueur, s'il est à portée pour cela. aux notes. *ibid.*
 Il doit de même faire ses diligences en cas d'arrêt de Prince. art. 51, au texte & aux notes, pag. 133.
 L'assureur devenant insolvable, l'assuré peut

demander la résolution de la police, ou bonne & suffisante caution. Même liv. 3, tit. 6, art. 20, aux notes, pag. 65.
 Réciproquement, l'assureur peut se pourvoir de même, l'assuré devenant insolvable; mais dans l'un & l'autre cas, il faut que les risques durent encore, *ibid.*
 Délai dans lequel l'assuré doit se pourvoir contre ses assureurs. art. 48, au texte & aux notes, p. 117 & suiv.
 Il ne lui suffiroit pas de dénoncer la perte aux assureurs, il faut une demande en justice contre eux; mais de quelle manière? *ibid.* & pag. 119.

Cependant, il peut se dispenser de se pourvoir en justice, en faisant reconnoître aux assureurs qu'ils tiennent la nouvelle de la perte pour dénoncée. *ibid.*
 Etat de l'assuré lorsque le navire a été arrêté par ordre du Roi. Même liv. 3, tit. 6, art. 52, au texte & aux notes, pag. 134.
 Ce que doit déclarer l'assuré en faisant son délaissement? art. 53, pag. 135.
 Si pour y manquer son délaissement est nul? aux notes, *ibid.* p. 136.

Mais s'il a recélé des assurances ou des contrats à la grosse, il sera déchu, art. 54, pag. 136.
 Modification & explication aux notes. *ibid.* & suiv.

Et s'il persiste dans sa déclaration frauduleuse, il sera puni exemplairement. art. 55, p. 137.
 L'assuré sur chargement doit justifier qu'il a chargé des effets jusqu'à concurrence de la somme assurée. art. 56, p. 137 & suiv.
 L'assuré doit pareillement justifier la perte du navire & des marchandises. Même art. 56, aux notes, p. 138.
 Il est tenu de rapporter les preuves incontinent après le délaissement, sans pouvoir, avant ce temps-là, poursuivre les assureurs pour le paiement. art. 57, au texte & aux notes, p. 138 & suiv. Explication. *ibid.*
 Quelles sont les preuves du chargement. *ibid.* aux notes.

Si par une clause de la police l'assuré peut en être dispensé? *ibid.* & suiv.
 Quelles sont les preuves de la Perte. *ibid.*
 Cas où la preuve de la perte n'est pas nécessaire pour autoriser le délaissement. art. 58, pag. 141 & suiv.

Même, quoique l'assurance fût faite pour un temps limité, aux notes, *ibid.*
 Mais alors, à qui de l'assureur ou de l'assuré est-ce à justifier le temps de la perte? *ibid.*
 Preuves du chargement lorsque l'assuré est le maître ou capitaine du vaisseau. art. 62, p. 145.
 En cas de prise, l'assuré peut racheter les effets, à la charge d'en donner ensuite avis aux assureurs. Même liv. 3, tit. 6, art. 66, p. 149.
 Explication sur ce sujet, *ibid.* aux notes.

Assureurs.

Si l'estimation donnée au navire est frauduleuse, l'assureur peut faire procéder à une nouvelle estimation. Comment cela s'entend & se pratique? liv. 3, tit. 6, art. 8, au texte & aux notes, pag. 52 & suiv.
 Assureur peut se faire réassurer. art. 20, au texte & aux notes, p. 65 & suiv.

Mais il ne peut faire assurer sa prime. *ibid.* aux notes, pag. 67.
 Il peut demander le résiliement de la police, ou sûreté pour le paiement de la prime, l'assuré devenant insolvable. *ibid.* p. 66.
 Risques qui sont pour le compte de l'assureur, art. 26, au texte & aux notes, p. 74 & suiv.
 L'assureur répond du changement de route forcée, du jet de la chaloupe, du feu mis au vaisseau pour le sauver & de toute prise, quoique indûment faite. *ibid.* aux notes, p. 74 & suiv.
 Mais il ne répond pas du changement de route fait par l'ordre de l'assuré. art. 27 au texte p. 77.
 S'il n'y a stipulation contraire qui est passée en usage, *ibid.* aux notes
 Explication à ce sujet. *ibid.* & p. 78.
 Il ne répond pas non plus des pertes qui arrivent par le fait ou la faute de l'assuré, &c. Même art. 27, au texte & aux notes. *ibid.*
 Assureur n'est pas tenu des fautes du maître & des gens de l'équipage, s'il ne s'est chargé de la baraterie de patron. art. 28, p. 79.
 Il ne répond pas des pertes qui arrivent par le vice propre de la chose. art. 29, au texte & aux notes, pag. 80 & suiv.
 Ni de la perte d'une ancre causée par l'usage ou le frottement du cable sur les roches, aux notes, *ibid.*
 Comment il répond du navire jugé innavigable dans le cours du voyage? *ibid.*
 Il n'est pas tenu des frais de pilotage, &c. ni des droits ordinaires de congé, rapports, &c. art. 30, p. 81 & suiv.
 Quid. S'ils sont extraordinaires? *ibid.* aux notes.
 L'assureur ne répond point du coulage des marchandises, si elles ne sont désignées dans la police, ou si l'assurance n'est faite sur retour des pays étrangers. Même liv. 3, tit. 6, art. 31, au texte & aux notes, p. 83.
 Lorsque l'assureur est tenu du coulage, de quel coulage cela s'entend-il? *ibid.* & suiv. aux notes.
 Quoiqu'il y ait permission de faire échelle, les assureurs ne courent point risque des marchandises qui sont à terre, s'il n'y en a une convention expresse. art. 33, au texte & aux notes, pag. 85.
 L'assureur est déchargé des risques & gagne la prime si le navire est envoyé dans un lieu plus éloigné, quoique sur la même route. art. 36, pag. 87.
 Il gagne tout de même la prime si le voyage est seulement raccourci. *ibid.*
 S'il la gagne à proportion des effets que l'assuré fait décharger & qu'il avoit au delà de la somme assurée? *ibid.* & pag. suiv.
 Peine de l'assureur qui savoit l'arrivée du navire lors de la signature de la police. art. 41, au texte & aux notes, p. 96.
 Délai qu'a l'assureur pour payer la perte. art. 44, pag. 98. V. *Délais*.
 L'assureur ne répond pas de la saisie des marchandises de contrebande s'il n'a su la qualité de ces marchandises. Même liv. 3, tit. 6, art. 49, pag. 127 & art. 52, p. 134.
 De même des effets de l'ennemi chargés sur un navire ami ou neutre. *ibid.* art. 49, pag. 119.
 Soit en cas d'arrêt de Prince ou de naufrage, l'assureur est en droit de faire ses diligences pour le recouvrement des effets. art. 51, au

texte & aux notes, p. 123.
 Et il n'a pas besoin pour cela, comme autrefois, de la Procuration de l'assuré. *ibid.* & art. 60, pag. 143.
 L'assureur sur chargement n'est tenu de payer que jusqu'à concurrence de la valeur des effets dont le chargement sera justifié avec la perte. art. 56, p. 137 & suiv.
 De même il ne gagnera la prime que jusqu'à concurrence des effets chargés. *ibid.* aux notes.
 Au moyen du délaissement, l'assureur est subrogé au lieu & place de l'assuré, & ne peut se défendre du paiement, sous prétexte du retour du navire. art. 60, p. 143.
 Du cas où le retour du navire sera dû aux soins des assureurs, *quid juris?* *ibid.* aux notes.
 L'assureur est recevable à faire preuve contraire aux attestations de la perte, &c. & cependant il doit être condamné par provision, moyennant caution. art. 61, au texte aux notes, p. 144 & suiv.
 S'il doit toujours & indistinctement être condamné de payer par provision. *ibid.*
 Il ne peut pas opposer à l'assuré que les effets ne lui appartenoient pas, il suffit que le connoissement soit relatif à l'assurance. *ibid.*
 En cas de rachat par l'assuré, les assureurs peuvent prendre part à la composition à proportion de leur intérêt. Même liv. 3, tit. 6, art. 67, pag. 150.
 Mais ils doivent le déclarer sur le champ & offrir de contribuer au rachat, comme aussi couvrir les risques du retour. *ibid.*
 Sinon payer les sommes assurées sans pouvoir rien prétendre aux effets rachetés. *ibid.*
 Que la composition, soit en effets ou en argent, c'est la même chose. *ibid.* aux notes, p. 151.
 Mais si, au lieu de composition, le corsaire pille; c'est alors une avarie simple, dont néanmoins les assureurs sont responsables. *ibid.*
 Si c'étoit l'assureur qui eût racheté, il ne seroit pas reçu à faire prendre les effets à l'assuré pour se dispenser de payer la somme assurée. *ibid.*
 Quoiqu'il y ait des ports où les navires ne peuvent entrer avec partie de leur chargement sans risques, les assureurs ne sont pas moins tenus des avaries que les navires essuyent à leur entrée. Même liv. 3, tit. 7, art. 4, aux notes, pag. 161 & 162. Exemples.
 Du sort de l'assureur lorsqu'il y a faute du maître & que l'assureur a pris sur lui la baraterie de patron, *ibid.* & suiv.
 Différence en ce cas entre l'assureur du navire & l'assureur sur le chargement. *ibid.* & suiv.
 Quand les frais de décharge des marchandises sont pour le compte des assureurs ou non; Même tit. 7, art. 6, aux notes, p. 167.
 Menues avaries, quand sont-elles à la charge des assureurs? art. 8, aux notes, p. 171 & suiv.
 Quid. Des droits de congé, ancrage, &c. art. 9, *ibid.* & aux notes, pag. 172 & suiv.
Asyle.
 L'asyle est dû dans un port à tout vaisseau que la tempête, &c. oblige d'y entrer. liv. 3, tit. 9, art. 14, aux notes, p. 272 & 273.
 Mais si c'est un vaisseau ennemi, il sera saisi & confisqué par le droit de la guerre. *ibid.*
 Réflexions sur une loi contraire du Roi de Dan-

nemark: *ibid.* p. 272.
 Une prise faite par un étranger ne peut rester plus de vingt-quatre heures dans un port du Royaume, si elle n'y est retenue par la rempète, ou si elle n'a été faite sur les ennemis. Même art. 14, au texte & aux notes. *ibid.*
 Si sur cette prise, faite par un étranger, il se trouve des effets appartenans aux François, ils leur seront rendus. art. 15, p. 273.
 Raisons pourquoi? aux notes, pag. suiv.
 Quid. Des effets des alliés? *ibid.* & aux notes.

Avaries.

Lorsque la perte ou le dommage se réduit à des avaries; ce n'est pas le cas du délaissement aux assureurs, liv. 3, tit. 6, art. 46 au texte & aux notes, p. 99 & suiv. & 106.
 De la clause *franc d'avaries* en fait d'assurance. *ibid.* pag. 101, & art. 47, pag. 113 & suiv.
 Si des assureurs peuvent requérir le délaissement pour se dispenser du paiement des avaries? *ibid.* art. 46, p. 105 & suiv.
 On ne peut faire aucune demande d'avaries aux assureurs si elles n'excèdent un pour cent. art. 47, pag. 108.
 Il faut ajouter, ou ce qui est stipulé à ce sujet dans la police d'assurance. *ibid.* aux notes, pag. 113.
 Lorsque les avaries excèdent le taux stipulé, faut-il déduire aux assureurs cette quotité sur les avaries? *ibid.* pag. 114.
 Les avaries se reglent sur la valeur seulement, des marchandises au temps de leur chargement, même art. 47, pag. 115.
 En assurance sur le navire, on ne tient point compte aux assureurs du déperissement naturel du navire. *ibid.* aux notes.
 Injustice de cet usage. *ibid.*
 Le rachat de la prise est une avarie grosse & commune. Même liv. 3, tit. 6, art. 67, aux notes, p. 150 & suiv.
 Que la composition soit en argent ou en effets, c'est la même chose. Même art. 67, aux notes, *ibid.*
 Mais si le corsaire, au lieu de composer, pille des effets, relâchant le reste; c'est une avarie simple qui ne tombe que sur le propriétaire, sauf son recours contre ses assureurs. Même art. 67, *ibid.*
 Ce que c'est qu'avarie? liv. 3, tit. 7, art. 1, au texte & aux notes, pag. 158.
 Il y a avarie grosse & commune, & avarie simple ou particulière. art. 2, p. 159.
 Explication de ces termes, aux notes, *ibid.*
 Les avaries simples ne tombent que sur le propriétaire de la chose qui les a souffertes; mais les avaries grosses sont supportées en commun par le navire & les marchandises. *ibid.* art. 2 & 3, pag. 159 & suiv.
 On ne connoît d'avaries grosses que celles qui ont eu pour objet le salut commun. art. 2, *ibid.* aux notes, & tit. 8, art. 14, pag. 204.
 Toutes avaries sont à la charge des assureurs, excepté celles qui arrivent par le vice propre de la chose; & même encore, sauf le taux stipulé par la police. Même tit. 7, art. 2, p. 160.
 Il faut encore excepter le dommage causé par la faute du maître & des gens de l'équipage,

si l'assureur ne s'est pas chargé de la baraterie de patron. *ibid.* renvoi
 Idée des avaries simples, & détail à ce sujet. art. 4, p. 161 & suiv.
 Explication de cet article aux notes, *ibid.* pag. 162 & suiv.
 Avaries à l'entrée d'un port dont l'accès est difficile, le navire étant chargé en partie, si les assureurs en sont tenus? *ibid.* Exemples.
 Autre détail des avaries simples. art. 5, au texte & aux notes, pag. 164.
 Détail des avaries grosses & communes. art. 6, aussi au texte & aux notes, pag. 165 & suiv.
 Quand les frais de décharge du navire sont avaries simples ou grosses? *ibid.* aux notes, pag. 167.
 Echouement qui est avarie grosse, *ibid.* & pag. 169.
 Quand la nourriture & les loyers des matelots d'un navire arrêté en voyage par ordre souverain sont avaries grosses ou simples? Même tit. 7, art. 7, p. 168 & suiv.
 Difficulté de concilier cet art. avec le seizième du tit. du fret & avec le 5 du tit. des loyers des matelots, aux notes. *ibid.*
 Menues avaries, comment se doivent payer, art. 8, au texte & aux notes, pag. 171 & art. suivant.
 Droits à payer par le maître qui n'entrent point en avaries. art. 9, p. 172.
 Modification, aux notes *ibid.* & effet de la clause qui ajoute au fret *les avaries aux us & coutumes de la mer*, *ibid.* p. 172 & suiv.
 Avaries causées par abordage de navires doivent être supportées également par les navires. art. 10, pag. 177.
 Mais si l'abordage étoit fait par la faute d'un des deux maîtres, ce seroit à lui seul à réparer le dommage. art. 11. pag. 138. V. *Abordage*.
 Saisie que peut faire le maître sur les marchandises, en cas de refus de contribuer au jet & autres avaries grosses. liv. 3, tit. 8, art. 21, au texte & aux notes, pag. 211.
 Quelle avarie forme la coupe des amarres? distinction. liv. 4, tit. 2, art. 7, aux notes, pag. 485.

Aubaine. V. droit d'Aubaine.

B

Baleines.

Les François Basques ont les premiers pratiqué la pêche des baleines, aussi-bien que celle des morues. liv. 5, tit. 7, art. 2, aux notes pag. 740.
 Troublés ensuite par les Anglois ils ont trouvé le secret de fondre & cuire les graisses à bord de leurs navires sans prendre terre. *ibid.*
 Compagnies établies en différens temps pour pratiquer cette pêche. *ibid.*
 Des temps & des lieux où elle se fait. *ibid.*

Baraterie de Patron.

Les assureurs ne sont pas responsables des fautes du maître & de ses gens, s'ils ne se sont soumis à la baraterie de patron. liv. 3, tit. 6, art.

art. 28, pag. 79 & tit. 7, art. 4, pag. 101.
aux notes.
Ce que c'est que *baraterie de patron*? Même
art. 28 du tit. 6, aux notes. *ibid.*
Raison pourquoi l'assureur n'en est pas tenu de
droit? *ibid.* p. 80.
Comment se prouve la *baraterie*? *ibid.*
Autrefois les assureurs en étoient tenus de plein
droit; mais subsidiairement seulement. *ibid.*
S'il seroit mieux de les en décharger? *ibid.* &
tom. 1, liv. 2, tit. 4, art. 7, p. 493.
La clause qui charge l'assureur de la *baraterie*
de patron, n'opère rien si l'assuré commande
le navire. *ibid.* liv. 3, tit. 6, art. 28, pag. 80.
Autre chose seroit si c'étoit le fils de l'assuré qui
commandât le navire. *ibid.*
Sort de l'assureur en cas de faute de la part du
maître, & que l'assureur se soit chargé de la
baraterie de patron. liv. 3, tit. 7, art. 4,
aux notes, pag. 162.
Différence alors entre l'assureur du navire &
l'assureur sur le chargement. *ibid.* & p. 163.

Bordigues.

C'est une sorte de parc & pêcheirie qu'on ne
peut établir sans une permission du Roi & sans
la faire enregistrer au Greffe de l'Amirauté.
liv. 5, tit. 4, art. 1 & 2, p. 766 & suiv.
Où l'on ne peut les placer? & qu'elles ne doi-
vent pas nuire ni à la navigation, ni à la li-
berté de la pêche. art. 4 & 5. *ibid.* pag. 767.
& suiv.
De quelle maniere les propriétaires doivent en-
tretienir leurs *bordigues* & en user? art. 6 & 7,
p. 768 & suiv.
C'est à eux à prouver que les maîtres des ba-
teaux qui ont abordé leurs *bordigues* l'ont
fait par malice ou par leur faute, pour pou-
voir prétendre contre eux des dommages &
intérêts. art. 8, au texte & aux notes, pag.
769 & suiv.

Bouchots.

Ce sont des parcs construits avec des pieux en-
trelassés de clayonnage. Leur usage. Observ.
sur le tit. 3 du liv. 5, p. 718.
Ceux construits depuis l'année 1544, sujets à
démolition. Même liv. 5, tit. 3, art. 4,
pag. 721.
Motifs de cette disposition, aux notes, *ibid.*
& pag. suiv.
Malgré cela ils se sont extrêmement multipliés
sur les côtes d'Aunis, par les entreprises des
Seigneurs principalement. *ibid.* pag. 723.
Il en est pourtant dont la démolition a été or-
donnée; mais il en est resté un bien plus
grand nombre. *ibid.* p. & suiv.
Réflexion à ce sujet. *ibid.*
Il ne s'ensuit pas delà qu'il en arrive autant
des écluses qui sont tout autrement nuisibles
à la navigation, & à la liberté de la pêche
que les *bouchots*. *ibid.* & suiv.
Les *bouchots* ont cela de commun avec les
écluses, que la pêche qui s'y fait, détruit le
frai du poisson, & le poisson du moyen âge,
ibid. pag. 726 & art. 18 aux notes, pag. 744.
Maniere de construire les *bouchots* & d'en
user. Même liv. 5, tit. 3, art. 6, au texte &
aux notes, p. 729 & suiv.

Tome II.

Bateau plat avec lequel il a enfin été permis
d'aller aux *bouchots*. *ibid.* V. *Acon*.
Nouvelle police introduite au sujet de l'ouver-
ture des *bouchots* & de leur structure? Même
liv. 5, tit. 3, art. 6, aux notes, pag. 730.
Défenses de construire des *bouchots* à l'avenir.
art. 8, au texte & aux notes, p. 732 & suiv.
Ces défenses regardent les Seigneurs comme les
simples particuliers. *ibid.* aux notes,
Titres qu'ils doivent avoir pour se faire main-
tenir en possession de lever des cens & rentes
sur les *bouchots* & autres pêcheries. art. 9,
au texte & aux notes, pag. 733 & suiv.
Au défaut de titres valables, la réunion est na-
turelle au Domaine de la Couronne, de tous
les cens levés par les Seigneurs sur les *bou-
chots* & parcs qui seront conservés, *ibid.* &
suiv.
Seuls des rentes foncières dûes aux particuliers,
& pourquoi? *ibid.*
Parcs & *bouchots* construits à l'embouchure des
rivières navigables, ou à 200 brasses du pas-
sage ordinaire des vaisseaux sujets à démolition.
Même liv. 5, tit. 3, art. 11, & aux notes,
pag. 738.

De même de tous parcs avec des filets séden-
taires, & art. 12, *ibid.* p. 739.
Par la destruction de tous parcs, les rentes &
redevances dont ils étoient chargés, sont
éteintes. art. 15, pag. 740.

Bouées.

Doit être mise sur chaque ancre d'un navire qui
est entré dans un port. liv. 4, tit. 1, art. 5,
pag. 456 & suiv.
De même des ancres laissées dans les rades.
liv. 4, tit. 8, art. 2, au texte & aux notes,
p. 576.
Il en faut mettre tout de même sur les ma-
drigues & *bordigues*. liv. 5, tit. 4, art. 3,
pag. 767.

C

Cabotage. V. Tome 1^{re}.

Capitaine. V. *Maître*.

Dans les polices d'assurances, il est d'usage de
permettre à l'assuré de changer de maître ou
capitaine; mais il ne peut pas en choisir un
d'une autre nation. liv. 3, tit. 6, art. 52,
aux notes *in fine*. pag. 135.
Lorsque le capitaine est assuré quelles preuves
doit-il produire de son chargement? art. 62,
pag. 145.
Capitaine qui, en cas de prise de son navire le
rachète, doit être circonspect pour ne pas
s'exposer à un désaveu. art. 66, aux notes du
même liv. 3, tit. 6, pag. 149.
Déclaration que doit faire le capitaine après le
jet au premier port où il abordera. Même
liv. 3, tit. 8, art. 5, au texte & aux notes,
pag. 190 & suiv.
Si c'est au capitaine ou maître à dresser l'état
des pertes & dommages causés par le jet? Même
tit. 8, art. 6, aux notes, pag. 191.
Pouvoir du capitaine lorsque ceux qui sont tenus
de contribuer au jet, refusent de payer leur
part, *ibid.* art. 21, p. 211.

Mais est-ce une obligation pour lui ? aux notes, *ibid.*

Conduite que doit tenir un capitaine qui a fait une prise. liv. 3, tit. 9, art. 16 & suiv. pag. 276 & suiv. V. *Course*, *Prises*.

Capitaine corsaire, jusqu'à quelle concurrence il gagne par préciput le coffre du capitaine pris ? art. 20 aux notes, pag. 293.

A défaut d'écrivain, le capitaine doit faire l'inventaire des effets des gens de son vaisseau qui meurent pendant le voyage. liv. 3, tit. 11, art. 4, au texte & aux notes, p. 433. & suiv.

Il demeure chargé de la garde des effets pour le remettre au retour du voyage. art. 5 aussi au texte & aux notes, p. 435 & suiv.

Comment il doit se comporter à l'égard des marchandises chargées dans son navire par celui qui meurt durant le voyage ? art. 6, pag. 437.

Comment il peut vendre les hardes & effets des marinières & passagers. art. 7, & aux notes, p. 438 & suiv.

Défenses aux Officiers du Roi, aux Îles, d'ôter aux capitaines les effets des gens morts en mer. art. 8, *ibid.* p. 440.

Capitaine qui a pris un pilote côtier, doit lui laisser la conduite du navire & la direction de la route. liv. 4, tit. 3, art. 18, aux notes, pag. 508.

Le capitaine étant pris peut se rançonner, & par-là il engage le propriétaire ou l'armateur ; mais il doit en user avec prudence. liv. 3, tit. 6, art. 66 aux notes, p. 149.

Cas fortuit.

Les cas fortuits sont à la charge des donneurs à la grosse & des assureurs. liv. 3, tit. 5, art. 11, pag. 12 & tit. 6, art. 26, pag. 74. Ce n'est pas un cas fortuit, ce qui arrive par le vice propre de la chose, ou par le fait des propriétaires, maîtres ou marchands chargeurs. Même tit. 5, art. 12, pag. 14 & tit. 6, art. 28 & 29, pag. 79 & suiv.

Caution.

Réassureur n'est que caution de l'assureur, ainsi il ne peut être poursuivi qu'après discussion de l'assureur, &c. liv. 3, tit. 6, art. 20 aux notes, pag. 67.

Toutes les Sentences arbitrales sont exécutoires nonobstant l'appel en donnant caution ; même tit. 6, art. 74 au texte & aux notes, pag. 157.

Caution que doit donner l'armateur en course, liv. 3, tit. 9, art. 2, pag. 221. V. *Course*.

Cession. V. Transport.

Clerc du guet.

En chaque capitainerie garde-côte, il doit y avoir un Clerc du guet, qui est nommé par les Officiers de l'Amirauté. liv. 4, tit. 5, art. 4, p. 530.

Ses fonctions & ses obligations. *ibid.* & aux notes.

Il doit tenir le rôle des défaillans aux revues des garde-côtes. liv. 4, tit. 6, art. 3, p. 541.

Ensuite déposer au Greffe de l'Amirauté le rôle des amendes payées & de celles qui restent à payer. art. 4, au texte & aux notes, p. 542 & suiv.

Commission.

Commission en guerre est nécessaire pour faire la course. liv. 3, tit. 9, art. 1, pag. 214. V. *Course*.

Du droit de commission de l'armateur dans les liquidations des prises. Même tit. 9 du liv. 3, art. 32, p. 372 & suiv.

Commissionnaires.

Le commissionnaire qui a ordre de faire assurer ne doit pas excéder son pouvoir, & comment cela s'entend ? liv. 3, tit. 6, art. 3, aux notes, p. 31 & suiv.

Il ne doit prendre pour assureurs que des personnes reconnues solvables, sur peine de répondre de leur insolvabilité. *ibid.* & suiv.

Ayant fait faire une première assurance, qui se trouve ensuite résiliée par l'insolvabilité de l'assureur, il ne lui est pas permis d'en faire faire une seconde, sans un nouvel ordre. *ibid.*

Commissionnaire responsable en son nom du séjour des marchandises qui restent plus de trois jours sur le quai. liv. 4, tit. 1, art. 7, au texte & aux notes, p. 458.

Compagnies d'assurance.

Diverses compagnies d'assurance formées dans le Royaume. liv. 3, tit. 6, art. 68, aux notes, p. 152.

Confiscation.

Prêt à la grosse sur les loyers des matelots, sans le consentement du maître, est sujet à confiscation. liv. 3, tit. 5, art. 5, au texte, pag. 8.

Et cette confiscation appartient à M. l'Amiral, aux notes, *ibid.*

De même de toute autre confiscation maritime, tit. 9, art. 5, aussi aux notes, p. 240.

Le prêteur à la grosse ni l'assureur ne répondent pas de la confiscation des marchandises prohibées. Même liv. 3, tit. 5, art. 12, aux notes, pag. 14.

Exception. *ibid.* & tit. 6, art. 49, p. 127 & suiv.

Les prises faites sans commission de M. l'Amiral sont confisquées à son profit. liv. 3, tit. 9, art. 1, aux notes, p. 215.

Mais il a coutume d'accorder alors des gratifications, tant à l'armateur qu'à l'équipage, *ibid.* & suiv.

Marchandises prises sur les François ne peuvent être apportées dans le Royaume, à peine de confiscation. Même liv. 3, tit. 9, art. 11, aux notes, *in fine*, pag. 269.

Congé.

Des congés que doivent prendre les pêcheurs en mer. liv. 5, tit. 1, art. 2, p. 693.

Les congés des pêcheurs de poisson frais durent un an. art. 3, pag. 694.

Mais il faut qu'ils ne fassent que la pêche, sans aucune sorte de commerce, autrement ils doivent prendre un congé pour chaque voyage,

ibid. aux notes, & suiv.
En prenant leur congé de pêche, il faut qu'ils
déposent au Greffe de l'Amirauté leur rôle
d'équipage. liv. 5, tit. 8, art. 3, p. 801.

Connoissement.

Lorsque le connoissement est conforme à l'assu-
rance, l'assureur n'est pas recevable à oppo-
ser à l'assuré que les marchandises ne lui ap-
partenoient pas. liv. 3, tit. 6, art. 61 aux
notes, p. 144.

Le connoissement est la preuve spécifique du
chargement. art. 62 & 64, p. 145 & suiv.

V. Tom. 1.

Quel connoissement doit rapporter le maître
assuré ? même art. 62, *ibid.*

Un double du connoissement doit être déposé
pour les marchandises chargées en retour des
pays étrangers. *ibid.* art. 63, p. 146.

Connoissement frauduleux en cas de jet. liv. 3,
tit. 8, art. 9 & 10, p. 198 & suiv.

Effets jettés dont il n'y a pas de connoissement
ibid. art. 12, p. 202.

Conseil des prises.

Son premier établissement. liv. 3, tit. 9, art.
21, aux notes, pag. 303.

Comment se jugeoient les prises auparavant ?
ibid. & p. 302.

Détail historique à ce sujet. *ibid.* pag. 302 &
suiv.

Second établissement du Conseil des prises. Mé-
me art. 21, aux notes, pag. 304 & suiv.

C'est là que doivent être rendus tous les juge-
mens sur les prises. *ibid.*

Et il est défendu aux Parlemens d'en connoître
absolument. *ibid.* p. 308.

Les séances du Conseil des prises se tiennent
chez M. l'Amiral, & tous les jugemens sont
intitulés de son nom. *ibid.* p. 304 & 305.

Commissaires qui assistent au Conseil des prises
& comment ils sont invités à cet effet ? *ibid.*

Le Secrétaire général de la Marine y a voix dé-
libérative ; ce qui n'étoit pas autrefois. *ibid.*

pag. 305.

Cérémonial observé à la première séance du
Conseil des prises, tenue en conséquence du
Règlement du 9 Mars 1695. *ibid.* pag. 306.

& suiv.

L'appel des jugemens du Conseil des prises va
au Conseil des Finances. *ibid.* pag. 305.

Ces jugemens sont exécutoires par provision
en donnant caution. Même liv. 3, tit. 9,
art. 30, aux notes, pag. 335.

Contestation en cause.

Ce que c'est ? liv. 3, tit. 6, art. 70, aux notes
pag. 154.

En fait d'assurance, pour être renvoyé devant
des arbitres, il faut le demander avant con-
testation en cause, *ibid.* au texte & aux notes.

Contrat. V. Grosse aventure.

Les contrats de grosse aventure & d'assurance
dépendent des mêmes principes. liv. 3, tit.
5, art. 11, aux notes pag. 12, & tit. 6 aussi

aux notes,

pag. 49.

Contrebande. V. Marchandises.

Effets de contrebande relativement à la guerre.
liv. 3, tit. 9, art. 11, au texte & aux notes,
pag. 264 & suiv.

Contribution. V. Jet.

Les donneurs à la grosse ne contribuent qu'aux
grosses avaries & non aux simples & particu-
lières, s'il n'y a convention contraire. liv. 3,
tit. 5, art. 16, pag. 19.

Lorsqu'ils doivent contribuer, l'imputation ne
se fait sur le principal que du jour qu'ils ont
été mis en demeure. *ibid.* aux notes.

La contribution doit être réglée avec toutes
les parties intéressées. liv. 3, tit. 8, art. 6,
aux notes, p. 192.

Pour régler la contribution, on estime les mar-
chandises jettées & sauvées suivant le prix
courant du lieux où se fait la décharge. Même
art. 6, au texte & aux notes, pag. 191 &
suiv.

Plan d'opération à ce sujet, tant pour le dom-
mage reçu par les marchandises que par le na-
vire. *ibid.* & art. 7, aux notes, p. 194 & suiv.

En fait de prêt à la grosse ou d'assurance, on
ne considère que la valeur des effets au temps
de leur chargement. *ibid.* art. 6, aux notes,
pag. 193.

Sur l'estimation des marchandises au prix cou-
rant du lieu, il faut déduire le fret entier,
ibid. pag. 194.

La répartition des pertes se fait sur les mar-
chandises jettées & sauvées, & sur la moitié
du navire & du fret au marc la livre de leur
valeur. Même liv. 3, tit. 8, art. 7, p. 194.

& suiv.

Raisons pourquoi, le navire & le fret ne con-
tribuent que pour moitié. aux notes. *ibid.*

Le fret est dû alors, tant des marchandises
jettées que sauvées. *ibid.* p. 196.

Pour régler la contribution, il faut mettre en
ligne de compte, le dommage causé par le
jet au navire & aux marchandises. Même
tit. 8, art. 4 & 7 aux notes, pag. 190 & 194.

Comment se doit faire la contribution lorsque
les connoissemens sont reconnus déguisés &
frauduleux ? art. 9 & 10, au texte & aux no-
tes, pag. 198 & suiv.

Choses exceptées de la contribution au jet. art.
11, au texte & aux notes, avec explication,
pag. 199 & suiv.

Les pierreries, l'or & l'argent, les billets & les
hardes des passagers contribuent comme les
marchandises. *ibid.* aux notes, p. 200 & suiv.

De la contribution au rachat. Même art. 11,
aux notes, *ibid.* p. 201. V. Tom. 1.

Les effets jettés dont il n'y aura pas de con-
noissement ne seront point payés, & s'ils
sont sauvés ils contribueront. art. 12, p. 202.

Exception aux notes. *ibid.*

Il en est de même des effets qui étoient sur le
tillac. art. 13, pag. 203.

S'il est vrai qu'il n'y ait de contribution pour
le dommage arrivé au bâtiment, qu'autant
qu'il aura été fait exprès pour faciliter le jet ?
art. 14, aux notes, p. 204.

Les effets jettés ne contribuent point au dommage arrivé depuis le jet, ni les marchandises, au paiement du vaisseau perdu ou brisé. art. 17, au texte & aux notes, p. 207 & suiv. S'il faut ouvrir le navire pour en tirer les marchandises elles contribueront au dommage fait par-là au bâtiment. art. 18, pag. 209. En cas de refus de la part des contribuables, le maître peut, pour la sûreté de la contribution, retenir, même faire vendre leurs marchandises, jusqu'à concurrence *ibid.* art. 21. & aux notes, p. 211. Les effets jettés étant recouvrés après la répartition, le propriétaire de ces effets doit les rapporter ; mais comment ? art. 22, au texte & aux notes, *ibid.* Le Règlement de la contribution étant fait avec toutes les parties intéressées ou avec le plus grand nombre, doit être exécuté par provision en donnant caution. *ibid.* aux notes, pag. 212.

Contrôle.

Les polices d'assurance sont exemptes du droit de contrôle. liv. 3, tit. 6, art. 2, aux notes, pag. 29.

Convois.

En temps de guerre on a donné des convois ou escortes aux navires allant à la pêche des morues. liv. 5, tit. 6, art. 13, aux notes, pag. 789.

Anciennement c'étoit l'Amiral qui les fournissoit, *ibid.*

Depuis c'est le Roi qui a fourni les escortes & elles n'ont pas toujours été gratuites. *ibid.* pag. 709.

Des convois durant la guerre, terminée par la paix d'Aix la Chapelle en 1748. V. Tom. 1.

Corps noyés.

Ce que doivent faire ceux qui trouvent des corps noyés sur les greves. liv. 4, tit. 9, art. 32, & aux notes, pag. 651. V. Tom. 1.

Défenses de les dépouiller & enfouir dans le sable, à peine de punition corporelle. *ibid.* au texte.

Dès que les Officiers de l'Amirauté en sont informée, ils doivent se transporter sur le lieu & dresser procès verbal de l'état du cadavre art. 33, pag. 652.

Les Curés sont tenus d'inhummer ces cadavres à peine de saisie de leur temporel. art. 34. *ibid.*

Ce qui se pratique à ce sujet ? aux notes. *ibid.*

Les vêtements du cadavre appartiennent à ceux qui l'ont tiré sur la saisie & qui l'ont transporté au cimetière. art. 35, au texte & aux notes, p. 653.

A l'égard de l'argent & des choses de prix trouvées sur le cadavre, le dépôt en doit être fait au Greffe de l'Amirauté. art. 36, p. 654.

Pour être le tout rendu à qui il appartiendra en cas de réclamation, *ibid.*

Si non partagé par tiers entre le Roi, l'Amiral & celui qui aura trouvé le cadavre, les frais pris sur le tout. *ibid.* & aux notes, pag. 654 & suiv.

Coupable usage où sont ceux qui trouvent des corps noyés. *ibid.*

Des réclamateurs, en cette partie, *ibid.* p. 655.

Le délai de la réclamation à cet égard est aujourd'hui de deux ans au lieu d'un an. *ibid.*

Cas où les Officiers d'Amirauté peuvent prendre des vacations pour la levée d'un cadavre, *ibid.* p. 656.

Des frais de l'inhumation. *ibid.*

Côte. V. Rivage.

Coulage.

L'assureur ne répond point du coulage des marchandises, s'il n'en est fait mention dans la police, ou s'il ne s'agit de retour des pays étrangers. liv. 3, tit. 6, art. 31, au texte & aux notes, p. 83.

Il ne répond même alors du coulage qu'autant qu'il sera arrivé par tempête ou autre fortune de mer, & qu'à la déduction du coulage ordinaire, *ibid.* & pag. 83 aux notes. Restriction *ibid.*

A quoi l'usage a fixé ce coulage ordinaire ? *ibid.*

Course. V. Prises.

Légitimité des armemens en course contre l'avis de quelques prétendus sages. Observ. sur le tit. de prises, pag. 213.

Utilité de ces armemens, *ibid.*

Aussi ont-ils toujours été favorisés, mais il falloit les assujettir à des règles de police, *ibid.*

La première est que nul ne peut armer en course sans commission de l'Amiral. liv. 3, tit. 9, art. 1, p. 214.

Raisons sur lesquelles elle est fondée, aux notes, *ibid.*

Cette commission est nécessaire, même pour les vaisseaux de guerre que le Roi accorde aux particuliers pour la course, *ibid.* & art. 2, pag. 228.

Peine de celui qui feroit la course sans commission de l'Amiral, *ibid.* art. 1, aux notes, pag. 215 & art. 33, pag. 403.

En armant en course de même que pour toute autre navigation, il faut que l'équipage soit composé de François, au moins pour les deux tiers, *ibid.* art. 1, pag. 216.

L'armateur en course est tenu de faire enregistrer sa commission au Greffe de l'Amirauté, du lieu de l'armement. Même liv. 3, tit. 9, art. 2, pag. 221.

Et de donner caution de la somme de 15000 l. *ibid.*

Motif de l'Ordonnance pour la caution, aux notes, *ibid.*

Il ne s'ensuit pas de là que l'armateur ne soit tenu des délits de gens du corsaire que jusqu'à concurrence de cette somme de 15000 l. *ibid.* pag. 223.

Il n'est pas même recevable à abandonner le navire pour demeurer quitte des délits des gens du corsaire, *ibid.*

L'armateur doit aussi déposer au Greffe le rôle de son équipage, *ibid.*

Du traité de l'armateur avec les gens de l'équipage pour leurs gages & avances, *ibid.* & pag. 224.

Les équipages pour la course ont toujours abusé

- du besoin que les armateurs ont eu d'eux, & les remèdes qu'on a voulu y apporter ont toujours été inutiles, *ibid.* pag. 224.
- D'un autre côté il a été pris des précautions contre les délais des armateurs à faire raison à l'équipage de sa portion dans les prises, *ibid.*
- Précautions pour prévenir les désertions & peines contre les déserteurs, *ibid.* p. 225.
- V. *Désertion.*
- Des vaisseaux accordés par le Roi aux particuliers pour la course. Les conditions à ce sujet ont souvent varié, *ibid.* & suiv.
- Personnes à qui il est défendu de s'intéresser dans les armemens en course. *ibid.* pag. 228.
- Défenses aux François d'armer en course sous commission d'un Prince étranger, sans la permission du Roi. Même liv. 3, tit. 9, art. 3, p. 215.
- Point d'excuse à cet égard, sous prétexte que la commission seroit prise d'un Prince ami ou allié; & pourquoi? aux notes, *ibid.* & suiv.
- Défenses de combattre sous autre pavillon que celui de la nation, art. 5, au texte & aux notes, pag. 229.
- Il est permis néanmoins d'avoir différens pavillons, même aujourd'hui de tirer le coup de canon de semonce sous pavillon étranger; ce qui n'étoit pas autrefois. *ibid.* & art. 12, aux notes, *in fine*, pag. 271.
- Défenses aux capitaines en course & à leur équipage de soustraire les connoissances, &c. à peine de punition corporelle. Même liv. 3, tit. 9, art. 6, pag. 243.
- Motif de l'article, aux notes, *ibid.* pag. 245.
- Comment les armateurs en course doivent se comporter à l'égard des vaisseaux neutres? art. 11, aux notes, pag. 265 & suiv. V. *Neutres.*
- Tout corsaire a droit de semoncer & visiter les navires qu'il rencontre en mer, art. 12, & aux notes, pag. 169 & suiv. V. *Semonce.*
- Le navire qui refusera d'obéir sera de bonne prise, s'il est pris en combattant. Même art. 12, *ibid.*
- Mais s'il obéit il ne peut être arrêté, s'il n'est justement suspect, & il est défendu d'y rien prendre sur peine de la vie. art. 13, au texte & aux notes, pag. 271.
- Le capitaine qui a fait une prise est obligé de se saisir de tous les papiers, des clefs, & de faire fermer tous les endroits où il y a des marchandises. art. 16, p. 276.
- Il doit l'amener ou l'envoyer avec les prisonniers au port de l'armement. art. 17, p. 277.
- Restriction. *ibid.* & aux notes, p. 278.
- Obligation de retenir & amener tous les prisonniers. *ibid.* p. 277.
- Le pillage est expressément défendu dans les prises. art. 20, au texte & aux notes, pag. 291 & suiv.
- Ce qui n'est pas réputé pillage. *ibid.* aux notes, p. 292.
- Préciput du capitaine preneur. *ibid.* & p. 293.
- Déclaration que doit faire à l'Amirauté le conducteur d'une prise. liv. 3, tit. 9, art. 21, au texte & aux notes, pag. 301.
- Endroits où il n'est pas permis de faire des prises. art. 24, aux notes, p. 324.
- D'une prise faite en mer où il n'y a ni prisonniers ni papiers. art. 25 & 26, au texte & aux notes, pag. 327 & 328.
- Du sort de cette prise. *Quid* si le navire a été pris échoué? notes sur ledit article 26, pag. 328 & suiv.
- Droits du Roi sur les marchandises des prises, modérés en différens temps en faveur de la course. art. 31, aux notes, pag. 340 & suiv.
- A l'exemption ancienne des droits d'octrois sur les choses nécessaires à l'avitaillement des corsaires, le Roi a ajouté celle des droits de ses fermes; mais à des conditions gênantes, *ibid.* & pag. 342.
- Divers autres avantages accordés aux armateurs en course, tant par la suspension du dixième de M. l'Amiral qu'autrement. art. 32, pag. 364 & suiv.
- Avantages accordés pareillement aux capitaines, officiers & équipages des corsaires. *ibid.* & pag. 365, 366 & 369.
- Corsaires qui se joignent aux vaisseaux du Roi, ont part dans les prises faites ensemble. *ibid.* & pag. 369.
- Comment se fait le partage aujourd'hui? *ibid.*
- Nouveaux avantages accordés aux corsaires. *ibid.* pag. 366 & 369.
- De ceux qui seront blessés dans les combats, *ibid.* p. 367.
- Défenses d'expédier des corsaires dont l'équipage soit au-dessous de 50 hommes. *ibid.* p. 370.
- Du partage de la prise entre l'armateur & les gens du corsaire. art. 33, au texte & aux notes, pag. 392 & suiv.
- Les avances faites à l'équipage ne sont point imputables sur son tiers dans la prise, s'il n'y a convention contraire; mais aujourd'hui on ne manque plus de stipuler l'imputation, aux notes, *ibid.* pag. 393.
- Que la prise ait été faite par un navire armé en course, ou armé seulement avec commission en guerre & marchandise, l'équipage a tout de même le tiers. *ibid.* & suiv.
- Comment un vaisseau peut prendre part à une prise faite par une autre. *ibid.* pag. 403 & suiv. V. *Association.*
- Il faut pour cela ou une société convenue pour la course, ou avoir contribué à la prise, *ibid.*
- Ce que c'est que contribuer à faire une prise? *ibid.*
- Les parts de ceux qui sont morts dans le combat, passent à leurs veuves & héritiers. Même art. 33, aux notes, p. 406.
- De même de ceux qui sont morts de maladie après la prise faite, *ibid.*
- Il leur est dû même de plus une gratification, *ibid.*
- La gratification est due de même à ceux qui ont été blessés & estropiés dans le combat, & jusqu'où elle peut aller? *ibid.* pag. 406.
- De la liquidation de la prise, & du paiement que doit faire l'armateur des parts de chacun des gens de l'équipage, soit absens ou présens. *ibid.* & pag. 408, & pour la liquidation, art. 32 précédent, pag. 374. & suiv.
- L'armement en course en vertu des lettres de représailles ne peut se faire non plus qu'avec

une commission de M. l'Amiral, & les prises sont sujettes aux formalités des autres prises, liv. 3, tit. 10, art. 4 & 5, pag. 421 & suiv. V. *Représailles*.

Courtiers.

Ce que doivent observer les courtiers & autres personnes publiques qui font signer des polices d'assurance ? liv. 3, tit. 6, art. 68, pag. 131. V. *Police d'assurance*.
Il leur est aussi enjoint d'avoir un registre pour y enrégistrer les polices qu'ils dressent. art. 69, pag. 154.

D

Déclaration ou Dénonciation.

L'assuré doit dénoncer à temps la nouvelle de la perte aux assureurs. liv. 3, tit. 6, art. 48, aux notes, pag. 118 & suiv.
Ce qui peut suppléer à la dénonciation en forme ? *ibid.*
Des pour-parlers peuvent même suffire pour écarter la fin de non-recevoir ; mais il faut qu'ils soient reconnus ? *ibid.*
De quelle manière se fait la déclaration ou dénonciation à Marseille. *ibid.*

Déclaration à l'Amirauté.

Tout ce qui est trouvé en mer, ou tiré de son fond, ou sur le rivage est sujet à Déclaration à l'Amirauté, liv. 4, tit. 9, art. 19 & 20, 27, 28 & 29, au texte & aux notes, pag. 613 & suiv.
Et cela dans les 24 heures, sur peine d'être puni comme receleur. *ibid.*
En quel cas les simples pêcheurs doivent faire leur déclaration ou rapport au Greffe de l'Amirauté ? liv. 5, tit. 1, art. 3, & aux notes, pag. 695.

Délais.

Délai qu'a l'assureur pour payer la perte. liv. 3, tit. 6, art. 44, pag. 98.
De quel temps court ce délai ? *ibid.* aux notes, & art. 58, pag. 141 & suiv.
Délai dans lequel l'assuré, en cas de perte, doit se pourvoir contre les assureurs. Même tit. 6, art. 48, au texte & aux notes, pag. 117.
Ce délai est fatal. *ibid.* pag. 119.
La différence des délais forme un embarras. *ibid.* pag. 117.
Conciliation de cet article 48 avec le 58, *ibid.* & pag. 142.
Dans le cas de l'art. 58, est-il libre à l'assuré de différer son délaissement tant qu'il voudra ? notes sur ledit art. pag. 141.
Délai de la réclamation pour les effets naufragés, les ancrés, &c. V. *Réclamation*.

Délaissement ou Abandon.

On ne peut faire le délaissement d'une partie & retenir l'autre. liv. 3, tit. 6, art. 47, au texte & aux notes, pag. 108 & suiv.
Explication & raisons de la décision. *ibid.*
S'il y a deux polices sur différents effets, on peut

délaisser ceux de l'une & retenir ceux de l'autre, *ibid.* pag. 108.

Si les effets sur lesquels il y a assurance excèdent la somme assurée, on peut ne faire le délaissement que jusqu'à concurrence de cette somme assurée. *ibid.* & pag. 109.

Et cela, soit que dans le principe il n'y ait eu d'assurance que pour partie des effets, soit que le chargement ait augmenté ensuite de valeur. Exemple. *ibid.* pag. 109 & suiv.

Conséquences absurdes qui résulteraient de l'opinion contraire. *ibid.* & p. 111.

En fait d'assurance sur le corps du navire, on pourroit de même n'abandonner le navire que jusqu'à concurrence ; mais les circonstances engagent toujours à le délaisser en entier, *ibid.* pag. 112.

Les assureurs ne peuvent demander l'abandon des effets déchargés en faisant échelle, pourvu qu'il en soit resté sur le navire de quoi remplir les sommes assurées. Même art. 47, *in fine*, pag. 115 & *supra* art. 36, aux notes, pag. 87 & suiv. & pag. 91.

En quel temps le délaissement ou abandon doit être fait aux assureurs ? même liv. 3, tit. 6, art. 48, au texte & aux notes, p. 117 & suiv.

En quel temps peut-il être fait en cas d'arrêt de Prince ? art. 49 & 50, au texte & aux notes, pag. 127 & 132.

Au moyen du délaissement, l'assureur est subrogé au lieu & place de l'assuré, à l'effet de réclamer les effets, &c. art. 51, aux notes, pag. 133, & art. 60, p. 143.

Si le délaissement peut être fait en cas d'arrêt du navire par ordre du Roi ? art. 51, au texte & aux notes, pag. 133.

Ce que doit déclarer l'assuré en faisant son délaissement. art. 53, au texte & aux notes, pag. 135 & suiv.

A qui de l'assureur ou de l'assuré est-ce à justifier ce qui s'est fait après l'échouement pour juger s'il y a lieu au délaissement ou non ? même liv. 3, tit. 6, art. 46, aux notes, p. 105.

Temps après lequel le délaissement peut être fait sans preuve de la perte, parce qu'elle est présumée. art. 58, au texte & aux notes, pag. 141 & suiv.

Mais alors quand faut-il faire le délaissement & se pourvoir contre les assureurs sur peine de déchéance ? *ibid.* pag. 142.

Dans le même cas les assureurs ne peuvent se dispenser de payer sous prétexte du retour du navire, art. 60, p. 143.

Tout délaissement doit être pur & simple & non conditionnel. Explication à ce sujet. *ibid.* aux notes.

Délestage. V. Lestage.

Droits de lestage & délestage. liv. 4, tit. 4, art. 1, aux notes, pag. 511.

On ne peut lester ni délester sans la permission de la personne préposée pour y veiller. art. 3, aux notes, pag. 514.

Déclaration que doivent faire à l'Amirauté ceux qui ont fait le délestage. Même art. 3, *ibid.*

Charges créées ci-devant pour veiller au lestage & délestage. art. 8, aux notes, p. 517.

Sorte de lest que l'on ne porte point au lieu du délestage à cause qu'il est utile au public. *ibid.*

Ce qui s'observe à ce sujet.

ibid.

Demi pour cent.

Le demi pour cent est dû à l'assureur pour sa signature, dès que l'assurance n'est pas nulle par un fait qui lui a été connu dans le principe, liv. 3, tit. 6, *passim* & *precipue*. art. 23, aux notes, pag. 72.

Dépositaire.

Dépositaire qui a des effets à lui & à autrui & qui n'en sauve qu'une partie : *quid juris* entre lui & ce tiers? liv. 3, tit. 8, art. 15, aux notes, p. 205 & suiv.

Désertion.

Précautions prises pour prévenir la désertion des gens engagés pour la course. liv. 3, tit. 9, art. 2, aux notes, pag. 225.

Peines prononcées contre ceux d'entr'eux qui désertent, *ibid.*

De ceux qui s'engagent sous un faux nom. *ibid.*

Nouvelle Ordonnance où sont détaillés les différents cas de désertion, la manière de la constater, &c. *ibid.*

Déserteurs des vaisseaux que le Roi accorde à des particuliers pour faire la course. *ibid.*

A qui appartiennent les salaires & les parts des déserteurs des corsaires? Même liv. 3, tit. 9, art. 32, aux notes, pag. 377.

Dixieme.

De droit, l'assuré doit courir risque du dixieme s'il n'y a convention contraire. liv. 3, tit. 6, art. 18, pag. 62.

Ce dixieme doit se trouver libre sur chaque objet séparément, *ibid.* aux notes.

Mais en cas d'assurance sur le navire & les effets ensemble, il suffit que sur le tout il y ait un dixieme libre. *ibid.* & art. 19, aux notes, p. 63.

Si les assurés sont dans le vaisseau, ou s'ils en sont les propriétaires, ils courront risque du dixieme, nonobstant la convention contraire. Même art. 19, au texte, *ibid.*

Mais on y déroge dans l'usage, aux notes, *ibid.*

Comment se règle la distraction de ce dixieme? *ibid.*

Le dixieme ne se trouvant pas libre, l'assurance n'est pas nulle pour cela, elle est seulement réductible. *ibid.* pag. 64.

Dixieme des prises.

Ce dixieme est un des plus anciens droits de la charge d'Amiral. liv. 3, tit. 9, art. 32, aux notes, pag. 359. V. Tome premier.

Comment s'étoit toujours faite la distraction de ce dixieme sur les prises jusqu'à l'année 1743? *ibid.*

Il avoit même été pris long-temps en nature, *ibid.* pag. 363.

Et de manière ou d'autre il étoit exempt du droit de commission de l'armateur. *ibid.* & suiv.

Modifications & restrictions de ce dixieme en 1743, sur les offres de M. l'Amiral. *ibid.*

Observations sur ce sujet.

ibid.

Suspension totale de ce dixieme sur les offres aussi de M. l'Amiral en 1748, le Roi se réservant de pourvoir au dédommagement de M. l'Amiral, *ibid.* pag. 364.

Il y avoit lieu de croire que ce droit revivroit dans la suite, du moins sur le pied de l'Edit de 1743; mais il vient d'être supprimé à perpétuité. pag. 370.

Le dixieme étoit dû des prises faites en vertu de lettres de repréailles, comme des prises faites en temps de guerre. liv. 3, tit. 10, art. 5, aux notes, p. 422.

Domaine de la mer.

Célèbre question du Domaine de la mer entre Grotius & Selden. Observations sur le tit. premier, du liv. 5, pag. 684.

Si Grotius a eu tort de prétendre que la mer étoit tellement libre & commune qu'il fût permis de pêcher jusques sur les côtes. Selden a encore plus erré en attribuant aux Rois d'Angleterre la souveraineté des mers, *ibid.* p. 685 & suiv.

En effet, le domaine des mers ne peut appartenir à aucun potentat; mais un Prince, dont les Etats continrent à la mer, a droit d'y étendre son domaine jusqu'à une certaine distance, *ibid.* pag. 687.

Quelle est cette distance, & quels sont les droits des Souverains dans ces limites? *ibid.*

Ridicule dont se couvrit Guillaume III en affectant le titre de souverain des mers. *ibid.* p. 688.

Domage. V. Avaries.

Du domage en cas d'abordage de navires. liv. 3, tit. 7, art. 10 & 11, pag. 177 & 183 & suiv.

V. *Abordage.*

Du domage causé aux navires par les parcs & filets placés en contravention à l'Ordonnance, liv. 5, tit. 3, art. 11, aux notes, pag. 738.

Du domage causé aux madragues & bordigues par des bâtimens qui les abordent liv. 5, tit. 4, art. 8, & aux notes, pag. 769 & suiv.

En cas de domage causé aux filets des pêcheurs, on ne fait attention qu'au domage réel, & il ne s'agit point d'indemniser les pêcheurs du poisson qu'ils auroient pu prendre. *ibid.*

Domage & intérêts.

Domage & intérêts auxquels sont sujets les maîtres de navires ancrés dans les ports, lorsqu'ils manquent de mettre des bouées sur leurs ancres. liv. 4, tit. 1, art. 5, p. 456 & suiv.

De celui qui s'emparent & se sert de la chaloupe d'un autre sans son aveu. art. 16, aux notes, pag. 470 & suiv.

Domages & intérêts auxquels sont sujets les pêcheurs qui contreviennent aux règles de la pêche. liv. 5, tit. 2, art. 6, 7, 9 & 10, & tit. 3, art. 12, p. 712 & 739.

De même des propriétaires des madragues, bordigues & autres parcs qui n'observent pas les règles prescrites à cet égard. liv. 5, tit. 4, art. 3 & 4, pag. 767, & aux notes, sur l'art. 8, p. 770.

Drague ou Dreige V. Filets.

Le ret ou filet, appelé dreige, étoit permis au

temps de notre Ordonnance. liv. 5, tit. 2, art. 4, p. 699.
 Les inconvénients de ce filet le firent abroger dans la suite, aux notes, *ibid.* & suiv.
 Remontrances des pêcheurs de la Rochelle & de Marennes à ce sujet. *ibid.* & suiv.
 Vérification faite de la nature & de l'usage de leur filet appelé improprement dreige, il leur fut permis de s'en servir sous le nom de *ret traversier* ou *chalut*, *ibid.* p. 701.
 Restrictions & conditions survenues depuis ? *ibid.*
 Ce n'est pourtant pas ce filet qui nuit au frai du poisson. *ibid.*
 Instrument appelé *dreige* ou *drague*, dont il est défendu de se servir dans les moulrières, même liv. 5, tit. 3, art. 18, au texte & aux notes, pag. 742 & suiv.
 Il est appelé *drague* en Aunis, & il sert à la pêche des huîtres en bateau, aux notes. *ibid.*

Droit d'Aubaine.

Etrangers au service de la marine du Royaume sont exempts du droit d'aubaine. liv. 3, tit. 11, art. 5, aux notes, p. 436. V. Tome 1.
 Ainsi, il peuvent tester en mer, conformément à notre Ordonnance *secus* des simples passagers, s'ils sont étrangers. *ibid.* sur l'art. premier, pag. 428.
 A défaut de testament, leurs parens, étrangers aussi, sont leurs héritiers comme les regnicoles, *ibid.* p. 436.

E

Echelle ou Escale.

Ce qu'emporte la permission de faire échelle ? liv. 3, tit. 6, art. 27, aux notes, p. 78 & suiv. V. *Assurance*.
 Lorsqu'il y a permission par la police de faire échelle, les assureurs ne courent point les risques des marchandises qui sont à terre, quoique destinées pour le chargement, s'il n'y a convention contraire. art. 33, au texte & aux notes, pag. 85.

Echouement.

Si tout échouement peut autoriser l'abandon de l'assuré aux assureurs ? liv. 3, tit. 6, art. 46, aux notes, p. 99 & suiv.
 Et cela soit du navire, soit des marchandises. *ibid.*
 Echouement, quand devient avarie grosse ? liv. 3, tit. 7, art. 6, aux notes, p. 167 & suiv.
 Echouement qui, quoique volontaire, n'est ni crime ni faute. liv. 4, tit. 3, art. 18, aux notes, pag. 508, & tit. 9, art. 44, aussi aux notes, pag. 667.
 Seigneurs ou autres qui forceront un pilote de faire échouer le navire doivent être punis de mort. Même liv. 4, tit. 9, art. 44, au texte *ibid.*

Ecluses. V. Parcs & Pêcheries.

Ce sont des parcs construits avec des grosses pierres, leur usage. Observations sur le tit. 3, du liv. 5, pag. 718.
 Ecluses construites depuis l'année 1544, sujettes à

démolition. Même liv. 5, tit. 3, art. 4, p. 727.
 Motifs de cette disposition, *ibid.* aux notes, & pag. suiv.
 Des écluses chez les Romains. *ibid.* pag. 622 & suiv. V. *Parcs & pêcheries*.
 Parmi nous on a été plus attentif à conserver la liberté de la pêche, aux notes, *ibid.*
 Et cependant les écluses se sont extrêmement multipliées sur les côtes, principalement par les entreprises des Seigneurs, *ibid.*
 Il n'y a encore rien de décidé à ce sujet par la commission établie pour la vérification des droits maritimes, *ibid.* & suiv.
 Mais il y a apparence qu'il n'en sera pas des écluses comme des bouchots. Raisons de différence. *ibid.* & pag. suiv.
 Toute écluse est nuisible à la navigation, & elle attaque plus la liberté de la pêche que les bouchots, *ibid.*
 Abus des possesseurs des écluses, quoiqu'il soit permis d'en approcher jusqu'à la distance de dix brasses. *ibid.*
 Les écluses ont cela de commun avec les bouchots, qu'on y pêche de manière à détruire le frai du poisson. *ibid.*
 Des écluses de l'Isle de Ré. *ibid.*
 Forme dans laquelle doivent être construites les écluses, & manière d'en user pour pouvoir les conserver. Même liv. 5, tit. 3, art. 5, au texte & aux notes, p. 727 & suiv.
 Distance qu'il devoit y avoir entre deux écluses chez les Romains, *ibid.* aux notes, pag. 728.
 Ce qui devoit être observé à cet égard parmi nous ? *ibid.*
 Défenses de bâtir des écluses à l'avenir. art. 8, pag. 732.

Ces défenses regardent les Seigneurs comme les simples particuliers. *ibid.* aux notes, & suiv.
 Titre que les Seigneurs doivent avoir pour être fondés à percevoir des cens & rentes sur les écluses & autres pêcheries. art. 9, au texte & aux notes, p. 733 & suiv.
 A défaut de titres valables, les droits imposés sur les écluses, qui pourront être conservées, seront sujets à réunion au domaine de la Couronne, *ibid.* pag. 733.
 Il en devoit être autrement des rentes foncières dues aux particuliers, & pourquoi ? *ibid.*
 Mais il n'est plus question de rentes & redevances dues sur les écluses dont la démolition a été ordonnée ; elles sont éteintes. Même liv. 5, tit. 3, art. 15, pag. 740.

Effets de contrebande.

Ceux qui sont réputés tels, relativement à la guerre. liv. 3, tit. 9, art. 11, au texte & aux notes, pag. 264 & suiv.

Effets naufragés. V. Epaves.

Quiconque en trouve, soit en mer ou sur les greves, est tenu d'en faire sa déclaration au Greffe de l'Amirauté dans vingt-quatre heures, sur peine d'être puni comme receleur, liv. 4, tit. 9, art. 19 & 20, au texte & aux notes, pag. 613 & suiv. V. *Naufrage*.
 De la publication ou proclamation des effets naufragés. art. 21 & 22, aussi au texte & aux notes, p. 615 & suiv.

Peuvent

- Peuvent être réclamés par les propriétaires dans l'an & jour, en payant les frais de sauvement, art. 24, p. 617.
- Difficulté qu'il y a eu de réduire les Seigneurs sur cet objet, aux notes, *ibid.* & pag. suiv.
- Le délai pour réclamer n'a pas toujours été d'an & jour, *ibid.* pag. 617. & suiv.
- Il n'est pas fatal. *ibid.* & suiv.
- Preuves que doivent rapporter les réclamateurs, art. 52, au texte & aux notes, pag. 622.
- A défaut de réclamation dans l'an & jour, les effets appartiennent pour moitié au Roi ou aux Seigneurs qui en ont la cession, & à M. l'Amiral pour l'autre moitié, les frais pris sur le tout. Même liv. 4, tit. 9, art. 26, p. 623.
- Preuves que le droit de naufrage est royal, contre les Seigneurs qui l'ont si long-temps voulu usurper, aux notes, *ibid.* & pag. suiv.
- Ainsi les Seigneurs ne peuvent le prétendre qu'en vertu d'une concession du Roi, *ibid.* p. 627.
- Des effets naufragés trouvés en pleine mer ou tirés de son fond, le tiers en appartient sans frais à ceux qui les ont ainsi sauvés, art. 27, p. 635.
- Ce qui doit être observé à l'égard des deux autres tiers ? *ibid.*
- Manière d'entendre cet article, aux notes, *ibid.* & suiv.
- Si le partage peut se faire en nature, il en faut délivrer le tiers à ceux qui ont ainsi sauvé ces effets. *ibid.*
- La disposition de cet art. 27 est applicable au cas d'un navire rencontré en mer sans équipage. *ibid.*
- Comment se fait le partage de ce tiers entre le propriétaire & les gens de l'équipage du navire qui a sauvé l'autre ? *ibid.*
- Du cas où le navire est à la part, & si les passagers y participent ? *ibid.* & pag. suiv.
- Si hors les deux cas de cet art. 27, ceux qui sauvent des effets jetés sur le rivage en peuvent prétendre le tiers, ou seulement leurs salaires, à raison de leur travail ? *ibid.* p. 637. & suiv.
- Des ancres tirées du fond de la mer. Même liv. 4, tit. 9, art. 28, au texte & aux notes, p. 640 & suiv. V. *Ancre.*
- Il en faut faire déclaration à l'Amirauté, de même que tous autres effets trouvés en mer, *ibid.* & pag. suiv.
- Les choses du crû de la mer & autres, qui n'ont appartenu à personne, sont acquises en entier à celui qui les a tirées du fond de la mer, ou pêchées sur les flots. art. 29, pag. 647.
- Et s'il les a trouvées sur les grèves, il n'en a que le tiers. *ibid.* & aux notes, pag. 648.
- Disposition des Jugemens d'Oleron à ce sujet, *ibid.*
- Des poissons trouvés en mer ou échoués sur les côtes. Même art. 29, & aux notes, *ibid.* & suiv.
- quoiqu'il n'y ait point eu de combat, & que le navire ait été trouvé abandonné en pleine mer, *ibid.* aux notes.
- Secus*, si le vaisseau est échoué, à moins que l'échouement n'ait été causé par la chasse du corsaire. *ibid.*
- Navire abandonné en mer par son équipage est une épave, dont le tiers appartient à qui l'a sauvé. liv. 4, tit. 9, art. 27, aux notes, p. 636.
- Hors delà & des deux cas dudit art. 27, l'inventeur n'a rien à prétendre, dans l'épave ; il doit se contenter de ses frais. *ibid.* & suiv.
- Des poissons royaux ou à lard échoués sur les côtes, & par-là devenus épaves. liv. 5, tit. 7, art. 1, 2 & 3, pag. 793 & suiv.
- Erreur.
- Propositions erronées de la Chambre d'assurance de Paris, sur la matière des assurances. liv. 3, tit. 6, art. 19, aux notes, p. 63 & suiv.
- Eslavage.*
- Femme peut s'obliger valablement pour tirer son mari d'esclavage. liv. 3, tit. 6, art. 12, pag. 56. V. *Femme.*
- Elle le peut tour de même pour le titer de prison, aux notes, *ibid.*
- L'enfant mineur peut s'obliger également pour la délivrance de son pere, dans l'un & l'autre cas, sans espérance de restitution. art. 14, au texte & aux notes, pag. 57.
- Quand l'avis des parens est nécessaire pour cela ? *ibid.*
- Estimation. V. Valeur.*
- En cas de jet, l'estimation se fait des marchandises jetées & sauvées, suivant le prix courant du lieu où se fait la décharge du navire. liv. 3, tit. 8, art. 6, au texte & aux notes, pag. 191 & suiv.
- Equité de cette décision, & raisons sur lesquelles elle est fondée, *ibid.* p. 193.
- On en use de même pour la contribution au rachat. *ibid.* pag. 192.
- Secus*, en cas de prêt à la grosse ou d'assurance, on ne fait attention alors qu'à la valeur des effets au temps de leur chargement. *ibid.* 193.
- L'estimation se faisant sur le prix courant du lieu de la décharge, il faut en déduire le fret entier des marchandises. *ibid.* & suiv.
- Si le navire, ayant été sauvé par le jet, vient à périr dans la suite, les effets sauvés du naufrage ne contribueront au jet que sur le pied de leur valeur actuelle, & déduction faite des frais de sauvement. Même liv. 3, tit. 8, art. 16, au texte & aux notes, p. 207.
- En cas de dommage causé à des filets de pêche, on n'estime que le dommage, sans indemniser le pêcheur du poisson qu'il auroit pu prendre. liv. 5, tit. 4, art. 8, aux notes, p. 770.
- Epave. V. Effets naufragés.*
- Un navire pris, abandonné par les ennemis ou chassé par la tempête est épave de mer. liv. 3, tit. 9, art. 9, aux notes, p. 260.
- Navire pris sans qu'on puisse découvrir s'il est ami ou ennemi, est aussi regardé comme épave. Même liv. 3, tit. 9, art. 26, au texte & aux notes, pag. 338 & suiv.
- Mais s'il est reconnu ennemi, c'est une prise,

Etrangers au service de la marine du Royaume, mourans en mer, leur succession est exempte du droit d'aubaine, & par conséquent passe à leurs héritiers étrangers, comme aux regnicoles. liv. 3, tit. 11, art. 5, aux notes, p. 436.

Par la même raison, ils peuvent faire leur test.

M m m m m

tament en mer, conformément à notre Ordonnance. *ibid.* & sur l'art. premier, p. 428. Mais s'ils ne sont que passagers, étant étrangers, ils ne pourront tester. *ibid.* p. 428 & 436.

F

Femme.

Femme peut s'obliger valablement pour tirer son mari d'esclavage. liv. 3, tit. 6, art. 12, p. 56. Elle le peut tout de même pour le tirer de prison, aux notes, *ibid.* Si sur le refus de la femme, quelqu'un prête deniers pour racheter son mari, il sera préféré à elle sur les biens de mari, sauf pour la réclamation de sa dot. art. 13, *ibid.* & suiv. Mais il faut que le prêt soit fait par autorité de justice. *ibid.* aux notes.

Feux.

Feu que doit avoir pendant la nuit le maître du navire en rade qui est le plus avancé du côté de la mer. liv. 4, tit. 8, art. 4, p. 577. Peine de ceux qui allumeront des feux trompeurs sur les greves pour attirer & faire périr les navires. liv. 4, tit. 9, art. 45, au texte & aux notes, pag. 668 & suiv. Feux que doivent montrer les pêcheurs de poisson frais. liv. 5, tit. 2, art. 6 & 7, pag. 712. Des feux des pêcheurs de hareng. liv. 5, tit. 5, art. 2, 3, 5 & 6, pag. 773 & suiv. Défenses à tous pêcheurs de montrer des feux autrement que dans le temps & de la manière prescrite par l'Ordonnance. art. 7, pag. 775. Feu allumé toutes les nuits à Calais, en faveur de la pêche du hareng. art. 8, aux notes. *ibid.*

Filets.

L'usage de ne permettre la pêche qu'avec des filets d'une certaine maille est fort ancien. Observations sur le tit. 2, du liv. 5, p. 696. Avantage qui en résulteroit s'il étoit exactement observé. *ibid.* On y a pensé un peu tard en France, par rapport à la pêche maritime. *ibid.* Raison de la diversité des filets de pêche. *ibid.* & pag. 697. Manière d'user des rets ou filets appelés *folles*. Même liv. 5, tit. 2, art. 2 & 3, au texte & aux notes, pag. 698 & suiv. Du ret ou filet appelé *dreige*. art. 4, pag. 699. V. *Dreige*. Permis au temps de notre Ordonnance, il a été depuis supprimé, aux notes, *ibid.* On y a substitué celui appelé, *ret traversier* ou *chalut*. *ibid.* p. 702. Filets pour la pêche des vives. art. 5, au texte & aux notes, pag. 711. Ce que doivent faire les pêcheurs la nuit lorsque leurs filets sont retenus par quelque embarras? art. 7, pag. 712 & liv. 5, tit. 5, art. 5 & 6, p. 774 & suiv. Des filets appelés *picôt*, art. 8, du même tit. 2, pag. 713. Filets ou rets pour la pêche des sardines, art. 11, pag. 714. V. *Sardines*.

Il doit y avoir au Greffe de chaque Amirauté un modèle des mailles des filets. art. 16, p. 717. Il est permis de tendre sur les greves des filets en forme de parcs. liv. 5, tit. 3, art. 1, p. 719. De la forme des parcs & des mailles de ces filets. art. 2 & 3, pag. 720, & art. 17, p. 741. Des parcs de bois & de filets. art. 7, *ibid.* pag. 731. Il n'est pas permis d'en avoir aux embouchures des rivières navigables, ni à deux cens brasses du passage ordinaire des vaisseaux, même liv. 5, tit. 3, art. 11 & 12, pag. 738 & suiv. Des filets & engins propres à la pêche des crevettes & autres poissons de petite espèce; quand l'usage en est permis? art. 16, p. 740. Seynes, collors & autres filets traînants absolument prohibés, & sous quelles peines? *ibid.* Il est défendu d'en faire ou receler, à peine de vingt-cinq livres d'amende. art. 17, p. 741. Cette amende est aujourd'hui portée à trois cens livres, aux notes, *ibid.* Le haveneau, autre filet aussi expressément défendu. art. 18, aux notes, pag. 743. Les Officiers d'Amirauté, dans les visites qu'ils font des filets, doivent faire brûler tous ceux qui sont prohibés, ou d'une maille au-dessous de celle prescrite par l'Ordonnance. *ibid.* art. 21, pag. 746. On estime que le dommage causé aux filets, sans indemniser les pêcheurs du poisson qu'ils auroient pu prendre. liv. 5, tit. 4, art. 8, aux notes, pag. 770.

Fin de non-recevoir.

Contre l'assuré. liv. 3, tit. 6, art. 48, 57 & 58, au texte & aux notes, pag. 117, 138, 141 & suiv. Quand il y a fin de non-recevoir, ou non, contre le réclamateur? V. *Réclamation*.

Frai de poisson.

L'intérêt qu'il y a de conserver le frai du poisson est une des raisons de la police, établie pour la coupe du fart. liv. 4, tit. 10, art. 1, aux notes, pag. 672. Fausse idée de ceux qui pensent autrement. *ibid.* & sur l'art. 1, tit. 1, du liv. 5, pag. 691. Le vrai moyen d'améliorer la pêche est de conserver le frai du poisson. Observations sur le tit. 2, du liv. 5, pag. 696. Ce qui nuit le plus au frai du poisson? Même liv. 5, tit. 2, art. 4, aux notes, p. 702. Pêches défendues en Mars, Avril & Mai pour ne pas nuire au frai du poisson. art. 13 & 14, pag. 716. En vue de conserver le frai du poisson, il est défendu de se servir de bateaux plats & sans quille le long des côtes. liv. 5, tit. 3, art. 6, aux notes, pag. 730. Exception pour les côtes d'Aunis, à l'occasion des bouchots. *ibid.* V. *Acon*. La conservation du frai des moules est ordonnée comme celle du frai du poisson. Même liv. 5, tit. 3, art. 18, au texte & aux notes, pag. 742 & suiv. Précautions prises de tout temps pour conserver le frai du poisson. Même art. 18, aux notes, *ibid.* Qualification du frai du poisson, prévarications

étonnantes à ce sujet, *ibid.* & suiv.
 Sous le nom de frai du poisson, sont compris
 tous les petits poissons qui n'ont pas trois
 pouces entre l'œil & la queue, *ibid.*
 Dans la même vue de conserver le frai du pois-
 son, la pêche du poisson appelé *blanche* ou
blaquet a été interdite absolument *ibid.*
 Pourquoi tant de sages précautions sont deve-
 nues presque inutiles? *ibid.* & suiv.
 Les Juges qui ont la police sur le poisson exposé
 en vente pourroient & devroient y remédier.
ibid.

Franc d'avaries.

Sur la Méditerranée, la clause *franc d'avaries*
 est fort usitée dans les polices d'assurance. liv.
 3, tit. 6, art. 47, aux notes, p. 114.
 A quelle occasion cette clause a été introduite
 dans les polices d'assurance? *ibid.* & suiv.
 Son effet est de décharger les assureurs de tou-
 tes avaries, sauf le cas de l'abandon ou dé-
 laissement, *ibid.* pag. 114.
 Espèce jugée concernant un navire qui avoit ra-
 lonné & échoué; mais qui avoit été relevé
 de son échouement par les soins de l'équipage.
ibid. pag. 114 & 115.
 Danger qu'il y avoit d'étendre cette jurispru-
 dence ailleurs, *ibid.*

Fraude.

Fraude du preneur à la grosse aventure, com-
 ment punie? liv. 3, tit. 5, art. 3, au texte
 & aux notes, pag. 6.
 Peine de l'assureur ou de l'assuré frauduleux,
 liv. 3, tit. 6, art. 41, au texte & aux notes,
 pag. 96.

Fret.

Il est défendu de prendre deniers à la grosse sur
 le fret à faire. liv. 3, tit. 5, art. 4, p. 7.
 Défenses tout de même de faire assurer le fret
 à faire. Même liv. 3, tit. 6, art. 15, p. 58.
 & suiv.
 Secs, du fret acquis dans l'un & l'autre cas,
 aux notes, *ibid.*
 Comment on peut faire assurer le fret acquis?
ibid.
 Le fret est dû au navire comme un fruit qui le
 suit de nature de chose, *ibid.* & suiv.
 Ainsi il faut l'abandonner avec le navire. *ibid.*
 Justice de cet abandon. *ibid.* Exception. art.
 47, pag. 115.
 Mais ce n'est que jusqu'à concurrence des mar-
 chandises sauvées, *ibid.* art. 15, pag. 60,
 aux notes.
 La stipulation du fret acquis ne peut pas non
 plus préjudicier aux gens de l'équipage. *ibid.*
 Le fret, comme le navire, est garant des fautes
 du maître ou capitaine. liv. 3, tit. 7, art. 4,
 au texte & aux notes, pag. 161 & suiv.
 Et cela s'entend même du fret acquis. *ibid.*
 L'estimation des marchandises se faisant sur le
 prix courant au lieu de la décharge, pour ré-
 gler la contribution, il faut déduire le fret
 entier. liv. 3, tit. 8, art. 6, aux notes, pag.
 194 & 196.
 Le fret est dû alors, tant des marchandises jer-
 tées que sauvées. art. 7, aux notes, pag. 194.
 & suiv.

G

Garantie.

Garantie que doivent les assureurs. V. *Assu-
 rance*, *Assureur*.
 Le propriétaire du navire est garant des fautes
 du maître ou capitaine & des gens de son équi-
 page. liv. 3, tit. 7, art. 4, aux notes, p. 161.
 & suiv. V. Tom. premier.

Garde-côtes.

Les Officiers d'Amirauté en nomment en quan-
 tité suffisante pour veiller aux naufrages & à
 ce qui se passe sur le rivage de la mer, liv. 4,
 tit. 9, art. 3, aux notes, pag. 59 & suiv.
 Utilité des fonctions de ces garde-côtes, *ibid.*
 Les plaintes que l'on porte assez souvent con-
 tre eux sont rarement fondées. *ibid.*

Garde-côtes, Officiers &c. V. Officiers
& guet de la mer.

Dénomination, fonctions, service & rang des
 Officiers garde-côtes. liv. 4, tit. 5, art. 1,
 au texte & aux notes, p. 520 & suiv.
 Division des capitaineries garde-côtes. art. 2,
 aussi au texte & aux notes, pag. 522 & suiv.
 Autrefois la garde-côte ne s'étendoit qu'à une
 demie lieue de la mer; aujourd'hui elle va jus-
 qu'à deux lieues. *ibid.* & observations sur le
 tit. 6, du même liv. 4, pag. 534 & sur l'art 1,
 pag. 538.
 Comment sont composées ces capitaineries?
ibid. tit. 5, art. 2, p. 522 & suiv.
 C'est le capitaine général qui nomme les offi-
 ciers des compagnies des Paroisses. *ibid.* p. 525.
 Tous les autres sont à la nomination du Roi,
ibid. pag. 520, & sur l'arr. 1, pag. 626.
 Des montres & revues des habitants garde-côtes;
 elles doivent être faites en présence des Offi-
 ciers de l'Amirauté. tit. 3, pag. 526 & suiv.
 Ce qui s'est pratiqué anciennement à ce sujet &
 ce qui s'observe aujourd'hui, aux notes, *ibid.*
 pag. 527 & suiv. & observations sur le tit. 6,
 du même liv. 4, pag. 534.
 De l'exercice des habitants garde-côtes, *ibid.*
 pag. 528 & observ. sur ledit tit. 6, pag. 534.
 & sur l'art. 6 du même tit. 6, p. 546.
 Du droit de discipline attribué à chaque capi-
 taine général, *ibid.* p. 529.
 Peines attachées à l'infraction du service. *ibid.*
 Privileges & exemptions des milices garde-cô-
 tes. Même liv. 4, tit. 5, art. 6, aux notes,
 pag. 532 & suiv.
 Des signaux de la garde-côte, tit. 6, art. 5, &
 aux notes, pag. 543.
 Armes dont les habitants de la garde-côte doi-
 vent se fournir. art. 6, & aussi aux notes,
 pag. 544 & suiv.
 Le Roi en fournit aujourd'hui aux compagnies
 détachées, *ibid.* aux notes.
 Utilité reconnue de la discipline, à laquelle on
 a nouvellement assujetti les miliciens des com-
 pagnies détachées, *ibid.* p. 545 & suiv.
 Et du soin que l'on a pris d'en former plusieurs
 à l'exercice du canon. *ibid.*

M m m m m ij

De la bonne contenance de ces milices à l'arrivée des Anglois sur les côtes de la Rochelle, au mois de Septembre 1757, *ibid.*
 Réflexions & observations à ce sujet, *ibid.* & pag. 546.
 Défenses de saisir les armes & munitions des habitans garde-côtes. Même liv. 4, tit. 6, art. 7, pag. 548.
 Et c'est aux Officiers de l'Amirauté qu'il appartient de connoître de ces saisies, *ibid.* & aux notes.
 Par la même raison il est défendu d'acheter d'eux ces mêmes armes. *ibid.*

Gardiens de navires.

Il doit y en avoir sur chaque navire étant dans le port ou havre. liv. 4, tit. 1, art. 2, au texte & aux notes, p. 453 & suiv.

Gaviteaux. V. Bouée & Hoirin.

Gens morts en mer.

Les parts de prises des gens du corsaire tués ou morts en mer, doivent être déposées entre les mains du Trésorier des invalides, &c. liv. 3, tit. 9, art. 33, aux notes, pag. 408.
 V. Invalides.

Il en est de même des gages des autres gens morts en mer. liv. 3, tit. 11, art. 5, aux notes, pag. 435.

Mais leurs hardes & effets doivent être déposés au Greffe de l'Amirauté; de même des passagers. *ibid.*

Des testamens des gens morts en mer. V. Testament.

De l'inventaire de leurs effets; qui doit le faire & en quelle forme? même liv. 3, tit. 11, art. 4, pag. 333.

Le capitaine est tenu de se charger des effets pour les remettre à son retour. art. 5, pag. 435. V. Succession.

Ce qui s'observe aujourd'hui pour la remise de ces effets? aux notes, *ibid.* p. 436.

De la délivrance des effets, soit aux héritiers, aux créanciers ou aux légataires, *ibid.* & suiv.

Comment le capitaine doit se comporter à l'égard des effets chargés dans son navire par quelqu'un qui meurt durant le voyage? art. 6, au texte & aux notes, p. 437.

De la vente qu'il peut faire des hardes & effets des marins & passagers. art. 7, aussi au texte & aux notes, pag. 438 & suiv.

Défenses aux Officiers de guerre & de justice, établis aux Isles de l'Amérique de retenir les effets des gens morts en mer & d'en empêcher le retour. art. 8, du même tit. 11, liv. 3, pag. 440.

Des hardes des gens morts en mer. art. 9, *ibid.* & suiv.

Des vêtemens des corps noyés. liv. 4, tit. 9, art. 35, p. 653 & suiv.

Guesmont. V. Sart.

Gouverneurs.

Les Gouverneurs & Commandans des places sont tenus de donner main forte aux Officiers

de l'Amirauté & aux intéressés dans les naufrages. liv. 4, tit. 9, art. 31, au texte & aux notes, p. 650.

Défenses à eux & à tous autres Officiers de troubler les pêcheurs dans le voisinage de leurs places, & de rien exiger d'eux pour leur permettre d'y pêcher. liv. 5, tit. 3, art. 10, p. 737.

La peine des soldats en pareil cas est corporelle. *ibid.*

Défenses pareillement aux Gouverneurs & Commandans de troubler le maître le premier arrivé pour la pêche des morues dans ses droits & prérogatives. liv. 5, tit. 6, art. 6, au texte & aux notes, pag. 784.

Gratifications.

Gratifications accordées par le Roi, tant aux armateurs qu'aux Officiers & équipages des corsaires. liv. 3, tit. 9, art. 32, aux notes, pag. 364 & suiv.

Gratifications accordées aussi par le Roi aux Officiers & équipages de ses vaisseaux qui font des prises. *ibid.* pag. 366 & suiv.

Et cela outre le tiers à eux attribué dans les prises, tandis qu'auparavant ils n'avoient que le dixième, *ibid.*

Nouvelles gratifications aux uns & aux autres. *ibid.* pag. 367. & suiv.

Grosse aventure.

Ce que c'est que le contrat de prêt à la grosse aventure? Observ. sur le tit. 5, du liv. 3, pag. 1 & 2.

Ce contrat qui a sa source dans les loix romaines est en usage chez toutes les nations, *ibid.*

En Normandie & en Flandres on l'appelle *Bommerie*, & pourquoi? *ibid.*

L'intérêt stipulé dans ce contrat est légitime à raison des risques que le prêteur prend sur lui. *ibid.*

Cet intérêt dépend moins de l'usage que de la convention. *ibid.* p. 2.

Pourquoi on appelle aussi ce contrat, *à retour de voyage*? *ibid.*

Ce contrat peut être fait pardevant notaires ou sous seing privé. même liv. 3, tit. 5, art. 1, au texte, pag. 3.

Il peut aussi être fait verbalement, & quel est son effet alors? *ibid.* aux notes.

Il seroit de l'intérêt public que ce contrat fût sujet à enrégistrement au Greffe de l'Amirauté, *ibid.* & liv. 3, tit. 6, art. 68, aux notes, pag. 151 & suiv.

On peut prêter à la grosse sur le navire & sur les effets dont il est chargé, conjointement ou séparément, pour un voyage entier ou pour un temps limité. Même tit. 5, art. 2, au texte, pag. 4.

Autrefois les uns prêtoient sur le corps & quille du navire, les autres sur les agrès & apparaux, & d'autres encore sur l'armement & les vituailles: aujourd'hui le prêt se fait sur le tout ensemble, *ibid.* aux notes, pag. 4.

Mais on continue de distinguer le prêt sur le navire, de celui qui se fait sur le chargement. *ibid.*

- Chaque prêteur ne court risque que de l'objet sur lequel le prêt est fait. *ibid.*
- Ce que doit contenir le contrat de grosse pour être régulier. *ibid.* pag. 4.
- Lorsqu'il ne désigne pas sur quoi le prêt est fait, il suffit pour le rendre valable, que le preneur ait intérêt dans le navire ou dans son chargement. *ibid.* pag. 5.
- Mais il faut preuve de l'un ou de l'autre fait. *ibid.*
- De la stipulation que si le navire n'est pas de retour après un certain temps, le preneur payera l'intérêt à tant par mois, &c. *ibid.* pag. 5.
- Défense d'emprunter à la grosse au delà de la valeur de la chose affectée au prêt. Même liv. 3, tit. 5, art. 3, au texte, *ibid.* pag. 5.
- Raisons de cette défense, aux notes. *ibid.* pag. 6.
- Il faut qu'il y ait fraude pour que la peine soit encourue. *ibid.*
- Hors le cas de fraude le preneur sera quitte pour payer l'excédant sans intérêt ou change. *ibid.* pag. 6.
- Distinction entre cet art. 3 & le 15^e. ci-après. *ibid.*
- Il n'est pas permis de prendre deniers à la grosse sur le fret à faire. art. 4, au texte, *ibid.* pag. 7.
- Secus, sur le fret acquis, aux notes, *ibid.* p. 7.
- Il n'est pas permis non plus d'emprunter sur le profit espéré des marchandises. Même art. 4, au texte & aux notes, *ibid.*
- Ni sur les loyers des matelots; exception & limitation. *ibid.*
- Peine du prêteur à la grosse, sur les loyers des matelots, sans le consentement du maître. art. 5, au texte & aux notes, *ibid.* pag. 8.
- Maître ou capitaine responsable des sommes prises à la grosse par les matelots de son consentement; si elles excèdent la moitié de leurs loyers, nonobstant la perte du vaisseau. art. 6, au texte, *ibid.* pag. 8.
- Exception aux notes. *ibid.*
- Le prêt à la grosse emporte privilège sur la chose affectée au prêt. Même tit. 5, art. 7, p. 9.
- Et si le prêt est sur le navire, le privilège s'étend sur le fret, *ibid.* & aux notes, pag. 9.
- Et cela aussi-bien sur le fret gagné d'avance, que sur celui qui n'est acquis qu'à l'arrivée du navire. *ibid.* pag. 9.
- Le privilège du prêteur sur le navire ne se confond pas avec celui du prêteur sur le chargement. *ibid.*
- Ordre de ce privilège & le concours qu'il souffre, *ibid.* V. Tom. 1, liv. 1, tit. 14, art. 16 & 17.
- Prêteurs à la grosse au maître ou capitaine dans le lieu de la demeure des propriétaires, sans leur consentement, n'a d'action & de privilège que sur la portion du maître. Même liv. 3, tit. 5, art. 8, *ibid.* pag. 10.
- Mais si l'emprunt du maître est pour radoub & vituailles & que les propriétaires aient refusé de fournir leur contingent, leurs portions demeureront affectées au prêt. art. 9, *ibid.* pag. 11.
- Explication aux notes, *ibid.* & pag. 11.
- Prêt à la grosse renouvelé, n'entre point en concurrence avec un nouveau contrat de prêt. art. 10, au texte & aux notes, *ibid.* p. 11.
- L'emprunteur à la grosse demeure déchargé par la perte entière des effets sur lesquels le prêt a été fait, si elle arrive par cas fortuit dans le temps & dans les lieux des risques. art. 11, *ibid.* pag. 12.
- S'il faut que la perte soit entière? & du cas où les effets chargés excèdent la somme empruntée, aux notes, *ibid.*
- Ce qui arrive par le vice propre de la chose n'est pas un cas fortuit dont le prêteur à la grosse soit garant. art. 12, *ibid.* p. 14.
- Ce que c'est que le vice propre de la chose? aux notes, *ibid.*
- La perte qui arrive par le fait du maître ou de ses gens, n'est pas non plus pour le compte du prêteur ni de l'assureur. Même art. 12, au texte & aux notes, *ibid.*
- Ni celle qui arrive par le fait des propriétaires ou marchands chargeurs, nonobstant toute stipulation contraire à cet égard, *ibid.* aux notes.
- Quand les risques commencent à courir pour le compte du prêteur, & quand ils finissent, art. 13, *ibid.* pag. 15.
- Le preneur à la grosse, pour être déchargé de son obligation en cas de perte du navire & de son chargement, doit prouver qu'il y avoit des effets pour son compte, jusqu'à concurrence. art. 14, au texte & aux notes, *ibid.* pag. 15.
- Si les effets chargés n'ont pas rempli la somme, le preneur ne sera déchargé qu'à proportion & payera le surplus avec le change. art. 15, *ibid.* pag. 16.
- S'il faut pour cela que le preneur prouve qu'il n'a pu charger des effets pour la valeur de la somme? aux notes, *ibid.* & pag. suiv.
- Le prêteur à la grosse ne peut gagner le profit maritime qu'à raison des risques qu'il a courus. *ibid.* & suiv.
- Ainsi le prêt étant fait pour l'aller & le retour s'il n'y a eu de chargement que pour l'aller, il n'aura gagné le profit maritime que pour moitié, &c. *ibid.* pag. 17 & 18, & tit. 6, art. 6, *ibid.* pag. 49.
- Réponse aux objections. Même tit. 5, art. 15, *ibid.* pag. 16 & suiv.
- Dans l'usage le prêteur à la grosse répond de toutes les avaries causées par cas fortuit sans distinction. Même tit. 5, art. 16, aux notes, *ibid.* pag. 19.
- Quand il doit contribuer aux avaries, comment se fait l'imputation? *ibid.*
- En cas de naufrage le contrat de grosse est réduit à la valeur des effets sauvés, art. 17, au texte, *ibid.* pag. 20.
- Sauf au preneur à entrer en répartition des effets sauvés, s'il a chargé au delà de la somme empruntée, aux notes, *ibid.*
- En cas de concours entre le donneur à la grosse & l'assureur, le donneur est préféré pour son capital. art. 18, au texte, *ibid.* p. 20.
- Examen de cette décision, aux notes. *ibid.* & pag. suiv.
- La raison voudroit qu'ils fussent d'égale condition, *ibid.*
- Réfutation des objections, *ibid.* pag. 21 & suiv.
- Il répugneroit qu'en cas de prêt d'une somme qui n'iroit qu'à la moitié du chargement, le prêteur ne perdît rien si l'on sauvoit la moi-

tié des effets naufragés, *ibid.* pag. 21.
 Or, l'assureur est subrogé au preneur à la grosse, ainsi il doit prendre part dans les effets sauvés, *ibid.* pag. 22.
 Espèce où la décision de l'article pourroit se soutenir, *ibid.* & suiv.
 Nulle différence au fonds entre le contrat de grosse & celui d'assurance, si non que ce dernier est plus avantageux au commerce. *ibid.* pag. 24.
 Conclusion pour le concours entre le donneur à la grosse & le preneur ou son assureur sur les effets sauvés, *ibid.*

Guet de la mer.

Tous les habitans des paroisses garde-côtes sont sujets au guet de la mer. liv. 4, tit. 5, art. 2 & aux notes, pag. 522 & suiv.
 En chaque capitainerie il doit y avoir un clerc de guet commis par l'Amirauté. art. 4, & aux notes, pag. 530.
 Fonctions du clerc du guet. *ibid.*
 Ce que c'est que le guet de la mer? Observ. sur le tit. 6, du liv. 4, pag. 534 & suiv.
 Dans l'origine le droit d'y veiller & de le faire faire, appartenoit spécialement à l'Amiral, *ibid.*
 D'où s'ensuivroit le droit d'assembler les milices & de les passer en revue, &c. *ibid.*
 A cette occasion il lui étoit dû par chaque feu une redevance annuelle de cinq sols, *ibid.* & pag. suiv.
 Cette redevance qui a subsisté même depuis que le Roi s'est réservé la nomination des Officiers garde-côtes, s'est éteinte insensiblement, *ibid.* & pag. suiv. jusqu'à 528.
 Conjectures à ce sujet, *ibid.*
 La garde sur les côtes doit être faite par les habitans qui y sont sujets, quand ils sont commandés, à peine d'amende, &c. liv. 4, tit. 6, art. 1, & aux notes, p. 639 & suiv.
 Des exemptés du service de la garde-côte, *ibid.* & art. 2, pag. 541.
 Des habitans qui y sont spécialement sujets, art. 1, aux notes, pag. 539 & suiv.
 C'est au Juge de l'Amirauté à se prononcer les amendes encourues pour défaut de service. art. 3, pag. 541.
 Destination de ces amendes, *ibid.* & aux notes.
 Abus des Officiers garde-côtes au sujet de ces amendes. art. 4, aux notes, pag. 542 & suiv.
 Des signaux dans les paroisses de la garde-côte, art. 5, au texte & aux notes, p. 543.

H

Hardes.

Des hardes des gens morts en mer sans héritiers & sans avoir testé. liv. 3, tit. 11, art. 9, au texte & aux notes, pag. 440 & suiv.
 A qui elles appartiennent? aux notes, *ibid.*
 V. Succession, Testament.
 Des vêtemens des corps noyés. liv. 4, tit. 9, art. 35, p. 653 & suiv.

Harengs.

La pêche du hareng est très-ancienne. Quand

elle se fait le plus avantageusement? liv. 5, tit. 5, aux observ. pag. 771.
 Elle se peut faire même les jours des Fêtes & Dimanches, de la manière & du temps de la faire. *ibid.*
 De la maille des filets destinés à cette pêche, ils ne peuvent être employés à aucune autre, art. 1, pag. 773.
 Police que doivent observer les pêcheurs du hareng; des distances qu'ils doivent garder entr'eux, & des feux qu'ils doivent montrer. art. 2 & 3 & suiv. pag. 773 & suiv.
 De ceux qui veulent s'arrêter & jeter l'ancre pendant la nuit. art. 4, *ibid.*
 De ceux qui sont forcés par quelque accident de cesser leur pêche. art. 5, *ibid.*
 Et de ceux dont les filets sont arrêtés à la mer, art. 6, pag. 775.
 Défenses à ces pêcheurs & à tous autres de montrer d'autres feux que ceux qui sont prescrits. art. 7, *ibid.*
 Si la plus grande partie des pêcheurs d'une flotte cesse de pêcher, les autres seront tenus d'en faire autant, à peine de réparation du dommage & d'amende arbitraire. art. 8, p. 776.
 En faveur de cette pêche, il y a un feu allumé toutes les nuits à Calais, aux notes, *ibid.*

Havre.

Il n'est pas permis de couper des amarres dans un port sans l'ordre du maître de quai. liv. 3, tit. 7, art. 11, aux notes, p. 183 & suiv.
 & liv. 4, tit. 2, art. 7, p. 485 & suiv.
 Défenses de jeter des immondices dans les ports & havres liv. 4, tit. 1, art. 1, au texte & aux notes, p. 447 & suiv.
 L'amende encourue à ce sujet est payable par les maîtres pour leurs domestiques, & par les peres & meres pour leurs enfans, *ibid.*
 Pour éviter cet inconvénient, on ne souffre pas qu'il y ait sur le bord du quai des tas de bourrier, aux notes, *ibid.* p. 448.
 Il doit toujours y avoir des matelots à bord des navires étant dans le havre pour obéir à la police, &c. art. 2, pag. 453.
 Dans les navires désarmés on met un gardien, *ibid.* aux notes, pag. 454.
 Quel doit être ce gardien & quelles sont les obligations? *ibid.*
 Où doivent être amarrés les navires dans un havre? art. 3, au texte & aux notes, p. 455.
 Défenses de garder à bord les poudres d'un navire dans le port ou havre. Même liv. 4, tit. 1, art. 6, au texte & aux notes, p. 457.
 Il doit y avoir en chaque port ou havre des lieux destinés pour le radoub & le carénage des navires. art. 8, pag. 460.
 A quoi sont tenus les maîtres des navires qui les font caréner dans les ports ou havres? art. 9, pag. 461.
 Il doit y avoir aussi des lieux destinés pour les bâtimens en charge & pour ceux qui sont déchargés. art. 10, *ibid.*
 De même que pour en construire & pour dépecer ceux qui ne peuvent plus servir, *ibid.* & aux notes, pag. 462.
 Diligence avec laquelle il faut dépecer les bâtimens & en enlever les débris. art. 11, *ibid.*

De ceux qui font des fosses dans un havre pour faire travailler au radoub de leurs navires. art. 12, pag. 463.

De l'enlèvement des décombres après les travaux faits pour les réparations du havre, &c. art. 13, *ibid.*

Défenses de faire du feu, soit de jour, soit de nuit, dans les navires étant dans un havre, sauf le cas de nécessité. Même liv. 4, tit. 1, art. 14, au texte & aux notes, p. 464 & suiv.

Et dans le cas de nécessité, il faut que ce soit avec la permission du maître de quai, *ibid.* & tit. 2, art. 4, pag. 483.

Injonctions aux cabaretiens demeurans sur les quais & havres de fermer leurs maisons avant la nuit, &c. Même liv. 4, tit. 1, art. 15 & aux notes, pag. 468.

Peines de ceux qui volent des cordages & ferrailles, ou ustensiles des navires dans les ports. art. 16, pag. 469.

Développement, aux notes, *ibid.* & pag. 470.

Comment le propriétaire & le maître en sont tenus, *ibid.*

Pour prévenir ces vols, défenses sont faites à toutes personnes d'acheter des matelots, des cordages, &c. art. 17, pag. 471.

De même des étoupes de vieux cordages, si ce n'est du consentement des maîtres ou propriétaires. art. 18, pag. 472.

Droits de coutume & autres dans les havres, doivent être autorisés & inscrits dans une pence. art. 19, & aux notes, pag. 473.

Par qui doivent être entretenus les quais, les anneaux, boucles, &c. destinés pour l'amarrage ? art. 20 & 21, au texte & aux notes, pag. 474 & suiv.

Maîtres & Echevins sont tenus de faire garnir de grilles de fer les égouts qui ont leur décharge dans le havre. Même liv. 4, tit. 1, art. 22, & aux notes, pag. 476 & suiv.

Hoirins.

Il faut en mettre sur les ancres des navires dans les ports. liv. 4, tit. 1, art. 5, pag. 476.

De même sur les ancres laissées dans les rades. liv. 4, tit. 8, art. 2, au texte & aux notes, pag. 476.

De même encore sur les madragues & bordigues. liv. 5, tit. 4, art. 3, pag. 467.

Hôpitaux.

Les hôpitaux n'ont plus rien dans les hardes des gens morts en mer. liv. 3, tit. 11, art. 9, aux notes, p. 440 & suiv.

Hostilités.

Les hostilités & les prises justes ou injustes sont de droits aux risques des assureurs. liv. 3, tit. 6, art. 26, au texte & aux notes, p. 74 & suiv.

Si la clause portant augmentation de prime en cas de guerre comprend les hostilités ? même tit. 6, art. 3, aux notes, pag. 36 & suiv.

Si alors l'augmentation de prime est due, soit que le navire soit pris, soit qu'il arrive à bon port ? *ibid.* p. 38 & suiv.

En pareil cas, l'assureur recevant la prime d'augmentation, doit se soumettre de rapporter ce qui pourra être restitué à l'occasion des prises

injustement faites,

ibid. & suiv.

I J

Jet. V. Contribution.

Le dommage fait aux marchandises restées dans le navire en faisant le jet, est avarie grosse, sujette par conséquent à contribution. liv. 3, tit. 7, art. 6, au texte & aux notes, p. 165, 167 & tit. 8, art. 4 & 14, pag. 190 & 204.

Précautions que doit prendre le maître avant de faire le jet, de couper ses mâts, ou d'abandonner ses ancres. liv. 3, tit. 8, art. 1, au texte & aux notes, pag. 188.

En cas de partage d'avis, celui du maître doit prévaloir. art. 2, pag. 182.

De qui il faut prendre l'avis ? art. 1, *ibid.* p. 183.

Ce qu'il faut jeter d'abord ? art. 3. Développement aux notes, pag. 189.

Etat qui doit être tenu des choses jettées. art. 4, pag. 190.

Déclaration que doit faire le maître, après le jet, au premier port où il abordera. art. 5, pag. 190 & suiv.

Raisons sur lesquelles l'article est fondé, & explication à ce sujet, aux notes, *ibid.*

L'état des pertes & dommages doit être fait à la diligence du maître ou capitaine, *ibid.* art. 6, pag. 191.

Comment cela s'entend ? aux notes, *ibid.* & pag. suiv.

La contribution doit être réglée avec toutes les parties intéressées, *ibid.* & suiv.

Pour juger de la qualité des effets jettés à la mer, les connoissemens doivent être représentés, même les factures s'il y en a, même liv. 3, tit. 8, art. 8, au texte & aux notes, p. 197.

Du cas où les connoissemens sont jugés frauduleux. art. 9 & 10, aussi au texte & aux notes, *ibid.* pag. 198 & suiv.

Les munitions de guerre & de bouche, &c. ne contribuent point au jet ; mais ce qui en est jetté doit être payé par contribution sur tous les autres effets. art. 11, aussi au texte & aux notes, p. 199 & suiv.

Des effets jettés, dont il n'y aura pas de connoissement. art. 12, au texte & aux notes, pag. 202.

Précautions que doivent prendre ceux dont les coffres sont jettés. Même art. 12, aux notes, *ibid.* & suiv.

Des effets jettés, qui étoient sur le tillac. art. 13, pag. 203.

Si le jet ne sauve le navire, il n'y aura point de contribution, & chacun sauvera ce qu'il pourra, sans être tenu d'en faire le rapport, même liv. 3, tit. 8, art. 15, au texte & aux notes, pag. 205.

Especie d'un navire pris après le jet, & dont l'équipage s'est délivré du corsaire, aux notes, *ibid.*

Le navire ayant été sauvé par le jet, si continuant sa route, il vient à se perdre ; ce qui sera sauvé du naufrage contribuera au jet : mais comment ? art. 16, au texte & aux notes, pag. 207.

Les effets jettés ne contribueront en aucun cas au dommage arrivé depuis le jet. art. 17, *ibid.* & suiv.

Explication, aux notes ; *ibid.*
Si pour alléger le navire, on met en barques des marchandises qui se perdent, la répartition s'en fera sur le navire & son chargement entier. Même liv. 3, tit. 8, art. 19, p. 209. & suiv.

Mais si le vaisseau périt, les marchandises, ainsi mises dans les allèges, ne contribueront point quoiqu'elles arrivent à bon port, art. 20, pag. 210.

Saisie que le maître peut faire des marchandises de ceux qui refusent de contribuer. art. 2, au texte & aux notes, p. 211 *ibid.* & suiv.

Des effets jettés & recouvrés depuis la répartition de la contribution. art. 22, *ibid.* & suiv.

Rapport que doit faire alors le propriétaire de ces effets recouvrés, & manière d'opérer, aux notes, *ibid.*

Imputation,

Lorsque le prêteur à la grosse doit contribuer aux avaries, l'imputation sur le principal ne se fait que du jour qu'il a été mis en demeure. liv. 3, tit. 5, art. 16, aux notes, pag. 19.

Interdiction d'Officiers. V. Officiers,

Interdiction de Commerce.

L'interdiction de commerce entre deux nations résulte de plein droit de la déclaration de guerre de la part des Souverains. liv. 3, tit. 6, art. 3, aux notes, pag. 31 & suiv. & tit. 9, art. 7, aussi aux notes, pag. 252 & suiv.

Invalides.

Du droit de 6 d. pour livre accordé aux invalides, sur le produit des prises. liv. 3, tit. 9, art. 32, aux notes, pag. 364 & suiv. V. Tom. premier.

Comment ce droit se prenoit ci-devant, & comment on en use aujourd'hui ? *ibid.* & aux notes, *in fine*, pag. 370.

Du droit de commission de l'armateur, *ibid.* pag. 372 & suiv.

Les 6 d. pour livre se prennent sur les prises faites par les vaisseaux du Roi comme sur celles faites par les particuliers, *ibid.* p. 369 & suiv.

Mais non sur les gratifications du Roi, *ibid.* Invalides par blessures reçues sur des corsaires en combattant, *ibid.* pag. 367.

Le trésorier des invalides est tenu d'avoir un registre pour y établir les noms des particuliers absens, dont il aura reçu les portions dans les prises, pour être restituées aux réclameurs, art. 33, aux notes, pag. 408.

Faute de réclamation dans les deux ans, il en doit délivrer le tiers au receveur de M. l'Amiral, *ibid.*

Les deux autres tiers appartiennent aux invalides, *ibid.*

Les deux tiers appartiennent de même aux invalides dans les effets des gens morts en mer, sans héritiers ou sans avoir testé, liv. 3, tit. 11, art. 5, aux notes, pag. 435, & art. 9, pag. 448.

Le Roi leur a cédé en général sa moitié dans les effets naufragés & non réclamés. liv. 4, tit. 9, art. 26, aux notes, pag. 630.

Mais si le Roi a reconnu avoir cédé son droit à quelque Seigneur, il n'est plus question alors du droit des invalides. *ibid.*

Inventaire.

Par qui doit être fait l'inventaire des effets des gens morts en mer, & en quelle forme ? liv. 3, tit. 11, art. 4, au texte & aux notes, p. 433.

Jurisdiction.

Jurisdiction singulière des pêcheurs à Marseille, liv. 5, tit. 8, aux observations, p. 797.

Ce sont leurs Prud'hommes qui en sont les Juges, *ibid.*

Comment se fait l'élection de ces prud'hommes, & devant qui ils prêtent serment ? *ibid.*

Manière dont ils exercent leur jurisdiction, *ibid.* & p. 798.

La procédure y est des plus sommaires, *ibid.* Les Jugemens de cette jurisdiction sont sans appel, *ibid.*

Tous pêcheurs, même les forins, en sont justiciables, *ibid.* & pag. 799.

Cette jurisdiction est très-ancienne, & elle a perpétuellement été confirmée. *ibid.* p. 798.

Observations sur ce sujet en faveur des Officiers de l'Amirauté, *ibid.* p. 799.

L

Lamaneur ou Locman. V. Pilote-côtier.

Ce que c'est que le pilote lamaneur ? liv. 3, tit. 7, art. 8, aux notes, pag. 172.

Le maître doit nourrir le lamaneur tant qu'il le garde à bord, & cette nourriture n'entre point en avarie, *ibid.*

A quoi s'expose le maître qui se passe de lamaneur ou pilote-côtier ? liv. 4, tit. 3, art. 10, aux notes, pag. 499.

Quand il n'est pas permis au maître de se passer de pilote, *ibid.*

Le maître doit déclarer au lamaneur combien son bâtiment tire d'eau, &c. art. 11, au texte & aux notes, pag. 499.

Du salaire des pilotes-côtiers ou lamaneurs. art. 12, aussi au texte & aux notes, pag. 500. & suiv.

Comment se doit faire le règlement de ces salaires & des autres marins servant dans les ports ? *ibid.*

Défenses aux lamaneurs d'exiger des salaires au-dessus du règlement. art. 13, p. 502.

Exception, aux notes, *ibid.*

Toutes promesses faites aux lamaneurs & autres marins, dans le danger, sont nulles, même liv. 4, tit. 3, art. 14, p. 503 & suiv.

Injonction aux pilotes & lamaneurs de visiter les rades des lieux de leur établissement, & d'en faire leur rapport au Greffe de l'Amirauté. art. 15 & 16, pag. 504.

Injonction de même de lever les ancres laissées dans les rades, & d'en faire leur déclaration dans les vingt-quatre heures. Même art. 15, *ibid.* & pag. 505.

Explication aux notes & sur l'art. 28, du tit. 9, des naufrages, pag. 640 & suiv.

Peine du lamaneur qui, par ignorance ou imprudence

prudence, fait échouer un navire, ou en cause la perte. Même liv. 4, tit. 3, art. 18, p. 506.
Si c'est par malice, la peine est du dernier supplice. Même art. 18, *ibid.*
Observations à ce sujet, aux notes, pag. 507.
Combien il seroit à souhaiter que les fautes des pilotes lamineurs fussent plus exactement punies? *ibid.*
Le lamineur est le vrai conducteur du navire, à l'exclusion du maître, *ibid.* pag. 508.
Quiconque forcera un pilote d'échouer son navire pour le faire périr, doit être puni de mort. liv. 4, tit. 9, art. 44, p. 667.

lestage,

ibid. pag. 518

Loyers des matelots.

Le navire étant arrêté par ordre souverain, la nourriture & les loyers des matelots font-ils avarie grosse ou simple? liv. 3, tit. 7, art. 7, au texte & aux notes, pag. 168 & suiv.
Loyers, gages ou avances des gens engagés pour la course. liv. 3, tit. 9, art. 2, aux notes, pag. 224 & suiv.

M

Madrague.

Lest, Lestage. V. Délestage.
Combien il est important de veiller au lestage & délestage des navires? liv. 4, tit. 4, aux observations, pag. 509.
Ce qui s'est pratiqué à ce sujet avant notre Ordonnance, *ibid.*
C'est à présent à M. l'Amiral à donner les commissions pour le lestage & délestage, *ibid.* & suiv.
Exception pour quelques ports. art. premier, aux notes, *ibid.*
Tout maître de navire, venant de la mer, est tenu de déclarer à l'Amirauté la quantité de lest qu'il a à son bord. Même liv. 4, tit. 4, art. 1, au texte & aux notes, *ibid.* pag. 510.
Les Syndics & Echevins sont tenus d'indiquer & de fournir, si besoin est, les lieux propres à recevoir le lest. art. 2, p. 511.
Comment cela doit s'entendre, aux notes, *ibid.* & pag. 512.

Ce que c'est qu'une madrague, son usage & son origine? liv. 5, tit. 4, aux observations. p. 766.
Défenses d'en établir sur les greves sans une permission expresse du Roi, qui doit être enregistré au Greffe de l'Amirauté. Même tit. 4, art. 1 & 2, *ibid.* & pag. 766 & 767.
Où il n'est pas permis de placer une madrague? art. 4, pag. 767 & suiv.
Elle ne doit pas nuire aux autres pêcheurs. art. 5, pag. 768.
Manière d'entretenir les madragues & bordigues, & d'en user pour la pêche. art. 6 & 7, *ibid.* & pag. 769.
En cas d'abordage d'un bâtiment contre une madrague, il faut prouver que c'a été par la faute du maître, pour le rendre tenu des dommages & intérêts. art. 8, & aux notes, p. 769 & suiv.

Maître. V. Capitaine.

Et toujours sans préjudice de la juridiction de l'Amirauté, *ibid.*
Après le délestage, ceux qui y ont travaillé sont obligés de déclarer à l'Amirauté la quantité de lest qu'ils ont tiré du navire. art. 3, p. 514.
Motif de cet article, aux notes, *ibid.*
On ne peut lester ni délester sans une permission de la personne préposée pour y veiller. *ibid.*
Précautions à prendre pour le temps du lestage & délestage. art. 4, pag. 514.
Cela regarde les étrangers comme les François, aux notes, *ibid.*
Il est permis d'employer à lester & délester tels marins qu'on voudra, avec les gens de l'équipage, *ibid.* art. 5, pag. 515.
Mais le travail doit toujours se faire sous les yeux du commis au lestage & délestage. aux notes, *ibid.*
Défenses de jeter le lest dans les ports, rades, &c. art. 6, *ibid.* & liv. 5, tit. 6, art. 7, pag. 785.
Et aux délesteurs de le porter ailleurs que dans les lieux à ce destinés. même liv. 4, tit. 4, art. 6, au texte & aux notes, pag. 515.
Défenses également de travailler au lestage & délestage pendant la nuit. art. 7, aux notes, pag. 516.
L'injonction faite par l'art. 8, au maître de quai de tenir la main à l'observation des règles prescrites pour le lestage & délestage, ne l'oblige qu'autant qu'il n'y aura pas un commis de l'Amiral pour y veiller. Notes sur ledit art. 8, pag. 517.
Sorte de lest utile au public, & que par cette raison on n'oblige pas de jeter au lieu du dé-

Peine du maître qui consent que ses matelots prennent de l'argent à la grosse au delà de la moitié de leurs loyers. liv. 3, tit. 5, art. 6, p. 8.
Maître assuré, comment doit prouver le chargement? Même liv. 3, tit. 6, art. 62, p. 145.
Le maître est garant de ses fautes & de celles des gens de son équipage. liv. 3, tit. 6, art. 28, p. 79, & tit. 7, art. 4, au texte & aux notes, pag. 161. V. Tom. premier.
Si c'est une faute du maître d'entrer dans un port dont l'accès est difficile, le navire ayant partie de son chargement; & si les assureurs peuvent se défendre de payer les avaries en ce cas? Même liv. 3, tit. 7, art. 4, aux notes, *ibid.* & suiv.
Maître ancré dans un port, tenu de mettre sur ses ancres des bouées, &c. liv. 4, tit. premier, art. 5, p. 456 & suiv.
Maître, comment responsable du vol fait par les gens de son équipage? art. 16, aux notes, pag. 470.
Risques que court le maître qui ne veut pas prendre un pilote côtier. liv. 4, tit. 3, art. 10, aux notes, pag. 499.
Lorsqu'il en a pris un, il doit lui laisser la conduite du navire. art. 18, aux notes, pag. 508.

Maître de Quai.

Quand des amarres embarrassent pour arriver au quai, c'est au maître de quai qu'il faut s'adresser pour les faire larguer; & c'est à lui seul qu'il convient de les faire couper, &c. liv. 3, tit. 7, art. 11, aux notes, p. 183 & suiv. &c.

N n n n n

liv. 4, tit. 2, art. 7, pag. 485 & suiv.
 C'est à lui qu'il appartient de faire ranger & amarrer les navires au quai. l. 4, tit. premier, art. 3 & 4, & aux notes, pag. 455 & suiv. & tit. 2, art. 2, pag. 481.
 Comment il doit se comporter à ce sujet? *ibid.* & tit. 2, art. 2, aussi *ibid.*
 Doit veiller à ce que les marchandises ne restent pas sur le quai plus de trois jours. Même liv. 4, titre premier, art. 7, au texte & aux notes, pag. 458 & suiv.
 Il ne doit être porté du feu dans les navires, étant dans un havre, que du consentement & en présence du maître du quai. art. 14, pag. 464, & tit. 2, art. 4, pag. 483.
 Le maître de quai est à la nomination de M. l'Amiral, comme tous ceux qui ont des emplois à l'Amirauté. Observations sur le tit. 2, du liv. 4, pag. 479.
 Choix à faire d'un maître de quai, à raison de l'importance de ses fonctions. *ibid.*
 Il doit prêter serment devant le Juge de l'Amirauté & faire enregistrer sa commission au Greffe. Même liv. 4, tit. 2, art. 1, pag. 480.
 C'est à lui de veiller à la police du port. art. 2, pag. 481.
 Mais sous la direction des Officiers de l'Amirauté, &c. *ibid.* aux notes, & suiv.
 Ses obligations par rapport aux vaisseaux du Roi, lorsqu'il n'y a pas de capitaine de port. art. 3, pag. 482.
 Ses fonctions en général. art. 5, & aux notes, pag. 483.
 Doit visiter les passages ordinaires, & si les fonds sont changés, en donner avis aux Officiers de l'Amirauté. art. 6, aussi aux notes, p. 484.
 En quel cas & comment il peut faire couper les amarres des navires qui embarrassent? art. 17, au texte & aux notes, pag. 485.
 Qui supporte cette avarie? *ibid.* & suiv.
 Fonctions & obligations du maître de quai, autres que celles portées par notre Ordonnance. *ibid.* aux notes.
 Il n'est chargé de veiller au lestage & délestage qu'autant que l'Amiral n'a pas commis une autre personne pour y vaquer. Même liv. 4, tit. 2, art. 5, aux notes, pag. 583, & tit. 4, art. 8, aussi aux notes, pag. 517.
 Mais, indépendamment de cela, il doit donner avis aux Officiers de l'Amirauté des conventions qu'il apperçoit aux règles du lestage & délestage, notes sur ledit art. 8, *ibid.* p. 517.
 A Bordeaux les Jurats sont maîtres de quai, &c. liv. 4, tit. 2, art. 1, aux notes, pag. 480.

Marchandises de contrebande.

L'assureur n'en répond pas s'il n'en a eu connaissance. liv. 3, tit. 6, art. 49, pag. 127. & art. 52, pag. 134.
 Ce que c'est que marchandises de contrebande, relativement à la guerre? liv. 3, tit. 9, art. 11, aux notes, pag. 264 & suiv.

Marchands chargeurs.

Il faut prendre leur avis aussi-bien que des passagers avant de faire le jet. liv. 3, tit. 8, art. 1 & 2, au texte & aux notes, p. 188 & suiv.

Matelots.

Matelots ne peuvent emprunter à la grosse sur leurs loyers sans le consentement du maître, & l'emprunt doit être au-dessous de la moitié du loyer. liv. 3, tit. 5, art. 4 & 5, au texte & aux notes, pag. 7 & 8.
 Peine du maître, s'il consent qu'ils empruntent au delà de la moitié de leurs loyers. *ibid.* art. 6, pag. 8.
 Matelot blessé au service du navire, doit être pansé aux frais du navire. liv. 3, tit. 7, art. 6, aux notes, pag. 167. V. Tom. premier.
 Si c'est en défendant le navire, c'est avarie commune. Même tit. 7, art. 6, *ibid.*
 Quand la nourriture & les loyers des matelots d'un navire, arrêté en voyage par ordre souverain, sont avarie grosse ou simple. art. 7, pag. 168.
 Examen de la décision de cet article, aux notes, *ibid.* & pag. suiv.
 Les hardes des matelots ne contribuent point au jet; mais s'il en est jeté, la valeur en sera payée par contribution sur tous les autres effets. liv. 3, tit. 8, art. 11, pag. 199 & suiv.
 Sous le nom de matelot, les officiers & même le maître sont compris, excepté les cas où le maître est mis en opposition avec les gens de son équipage. *ibid.* aux notes, *in fine*, pag. 201. V. Tom. premier.
 Tout équipage en course ou autrement, doit être composé de matelots François au moins jusqu'aux deux tiers. liv. 3, tit. 9, art. 1, aux notes, pag. 217, *in fine*. V. Tom. 1^{er}.
 Lettre de Louis XIV, sur ce sujet, rapportée sur l'art. 5, aux notes, pag. 241.
 Matelots & autres gens engagés pour la course; leurs gages ou avances, peine de leur désertion, &c. art. 2, aux notes, pag. 224 & suiv. V. *Course, Désertion*.
 Matelots ne peuvent plus emprunter durant leurs voyages, ils peuvent seulement acheter des hardes de leurs compagnons morts en mer; & comment? liv. 3, tit. 11, art. 7, aux notes, pag. 438 & suiv. V. Tom. premier.

Mer.

La liberté de la navigation & de la pêche en haute mer est du droit naturel & des gens. Observations sur le tit. 1, du liv. 5, pag. 684. & suiv.

Quid, des mers particulières? *ibid.* V. *Domaine de la mer*.

Le domaine de la mer voisine d'un Etat appartient au Souverain, comme chef du corps de l'Etat. art. 1, aux notes, pag. 690 & suiv.
 De même du rivage & des greves, &c. *ibid.* aux notes, & liv. 4, tit. 7, art. 2, aux notes, pag. 572, & encore tit. 9 des naufrages. art. 26, aux notes, pag. 624.

Mineur.

Mineur peut s'obliger, par avis de ses parens, pour tirer son pere d'esclavage, sans espérance de restitution. liv. 3, tit. 6, art. 14, pag. 57.
 Il peut s'obliger tout de même pour tirer son pere de prison; mais il ne peut y être contraint, *ibid.* aux notes, *ibid.*

L'avis des parens n'est pas toujours nécessaire, *ibid.*

Morues ou Molues.

Les François ont les premiers pratiqué cette pêche. Observations sur le tit. 6, du liv. 5, p. 777. A quelle occasion ils l'ont découverte, *ibid.* Importance de cette pêche, *ibid.* Le premier règlement à ce sujet a été fait par les négocians de St. Malo, *ibid.* & p. 778. Ce règlement a servi de base aux quatre premiers articles de ce titre de notre Ordonnance, *ibid.* Les François ont toujours cultivé cette pêche ; mais depuis le Traité d'Utrecht elle n'est plus pour eux si avantageuse, *ibid.* Le maître du navire qui arrive le premier à cette pêche & qui envoie sa chaloupe au havre appelé le Petit Maître, a le choix du galet qui lui est nécessaire, en mettant une affiche au lieu dit, l'échaffaud du Croc. art. 1, pag. 779. Ce maître, le premier arrivé, est appelé, par le règlement de St. Malo, l'Amiral de la pêche, aux notes, *ibid.* Les avantages qui lui sont accordés ont donné lieu à des accidens que l'on a tâché de prévenir, *ibid.* Les maîtres qui arrivent après le premier choisissent successivement leurs galets à mesure qu'ils s'annoncent, & ces galets doivent être en proportion de la grandeur de leurs bâtimens. art. 2, au texte & aux notes, pag. 781 & suiv. L'Amiral de la pêche fait garder l'affiche ou tableau jusqu'à ce que toutes les places soient prises, après quoi il en est le dépositaire. art. 3, pag. 783. Il est défendu à tout maître de s'accommoder d'aucuns galets, sans en faire sa déclaration sur l'affiche. art. 4, *ibid.* De même, le premier arrivant dans la baie de Canada sera l'Amiral ou maître du galet, & marquera la place d'un chacun. art. 5, & aux notes, pag. 784. Défenses au Gouverneur ou Capitaine de la côte de troubler ce maître premier arrivé, dans son droit & privilège. art. 6, & aux notes, *ibid.* & suiv. Défenses aussi à tous maîtres & à leurs équipages de jeter leur lest dans les havres. art. 7, pag. 785. Comme aussi de s'emparer des sels & huiles qu'ils trouveront sur le lieu de leur établissement, & de rompre ou brûler les échaffauds, *ibid.* & aux notes. Autres défenses à eux de s'emparer des chaloupes qu'ils y trouveront, s'ils n'en ont le pouvoir du propriétaire. art. 8, & aussi aux notes, pag. 786. Cependant, si les propriétaires n'en ont pas disposé, ceux qui en auront besoin pourront, avec la permission de l'Amiral de la pêche, s'en servir, à la charge d'en payer le loyer aux propriétaires. art. 9, & aux notes, *ibid.* & suiv. Regles que doit observer celui qui a besoin de se servir des chaloupes dont les propriétaires n'ont pas disposé, art. 10, pag. 187. Ce qu'il doit aussi faire de ces chaloupes après s'en être servi. art. 11, & aux notes, *ibid.* & suiv. L'Amiral ou maître du galet, tenu de dresser procès-verbal des contraventions venues à sa

connoissance, & de le déposer à son retour entre les mains des Officiers de l'Amirauté. art. 12, pag. 788.

Usage qui doit être fait de ce procès-verbal, *ibid.* aux notes.

Défenses à tous maîtres de navires, faisant la pêche des morues, de faire voile pendant la nuit, à peine de répondre du dommage, &c. art. 13, pag. 789.

C'est que le départ ne pourroit se faire de nuit sans un danger minifelte d'abordage, aux notes, *ibid.*

S'ils peuvent s'arrêter & jeter l'ancre ? *ibid.*

Pour prévenir le danger du feu, défenses aux maîtres, allant à cette pêche, d'embarquer des paillasses & autres matieres également combustibles, *ibid.*

En temps de paix, la pêche des morues a toujours été permise & libre ; mais en temps de guerre, il y a eu quelquefois des convois ou escortes pour protéger cette pêche, *ibid.* & pag. 790. V. Convoi.

Moules.

Elles s'élevent promptement dans les parcs appelés bouchots, & elles y deviennent bien meilleures que celles que l'on prend sur le rivage. Observations sur le tit. 3, du liv. 5, p. 718.

Avantages qui en résultent, *ibid.* & aux notes, sur l'art. 4, du même titre, pag. 721.

Cette considération sans doute a fait conserver une assez grande quantité de bouchots ; mais ils n'en sont pas moins nuisibles d'ailleurs, *ibid.* & suiv.

Les réglemens concernans la pêche des moules ne regardent pas l'usage que l'on fait des moules pour peupler & entretenir les bouchots, même liv. 5, tit. 3, art. 18, aux notes, p. 741 & suiv.

Moulières.

Ce que c'est ? liv. 5, tit. 3, art. 18, aux notes, *ibid.*

Maniere d'y pêcher des moules, *ibid.* & p. suiv.

Il est défendu de dreiger ou draguer dans les moulières & de se servir de ferremens qui arrachent le frai des moules. Même art. 18, au texte, pag. 741.

Il est pareillement défendu d'enlever les moules qui ne sont pas encore en état d'être pêchées, *ibid.*

Exception, aux notes, *ibid.* & suiv.

N

Naufrages.

Le naufrage du navire autorise l'abandon de l'assuré, liv. 3, tit. 6, art. 46, au texte & aux notes, pag. 99.

En est-il de même absolument par rapport aux marchandises ? aux notes, *ibid.* & p. 98 & suiv.

Comment doivent s'entendre ces mots *perte entière* ? *ibid.* & pag. 104 & suiv.

Effets sauvés en partie par quelqu'un, qui en avoit à lui & à un tiers à sa consignation, &c. *quid juris*, entre lui & ce tiers. liv. 3, tit. 8, art. 15, aux notes, pag. 205.

Marchandises sauvées du naufrage ; comment

N n n n n ij

- doivent contribuer au jet qui avoit sauvé le navire ? art. 16, pag. 207.
- Des pirates faisant naufrages, il n'est pas plus permis de piller que de les tuer. Même liv. 3, tit. 9, art. 3, aux notes, pag. 235 & suiv.
- Parce qu'ils sont sous la protection du Roi, comme tous autres qui font naufrage, *ibid.* & liv. 4, tit. 9, art. 1 & 18, aux notes, p. 587 & 611.
- Toutes promesses faites aux lamaneurs ou autres mariniens dans le danger du naufrage, déclarées nulles. liv. 4, tit. 3, art. 14, p. 503 & suiv. & tit. 9, art. 11, aux notes, p. 599 & suiv.
- Défenses aux capitaines & autres officiers garde-côtes de prendre connoissance des naufrages & échouemens. liv. 4, tit. 5, art. 5, & aux notes, pag. 531.
- Coutume barbare observée anciennement au sujet des naufrages. liv. 4, tit. 9. Observations sur ce titre, pag. 579 & suiv.
- Conjectures sur son origine, *ibid.*
- Devenue presque générale, il a fallu bien du temps & des soins pour l'abolir, *ibid.* p. 580. & suiv.
- Le mal s'entretenoit par l'idée où l'on étoit que les biens naufragés étoient au premier occupant ou au fisc, *ibid.*
- Loix portées successivement contre ceux qui s'emparoisent des biens naufragés, *ibid.* pag. 481 & suiv.
- Quand on a commencé en France à se former sur cela des idées plus justes ? *ibid.* & p. 584. & suiv.
- Cependant à défaut de réclamation on ne pouvoit se persuader que les effets naufragés appartinsent au Souverain, *ibid.*
- Ce qui a le plus contribué à ramener à la règle, c'est le droit attribué aux seuls Officiers de l'Amirauté de connoître des naufrages, *ibid.* & suiv.
- Mais il étoit réservé à Louis XIV. de mettre la dernière main à ce grand ouvrage, *ibid.*
- Air de grandeur, de noblesse & d'autorité qui se fait sentir à la lecture du premier article de ce titre, *ibid.*
- Tout ce qui est échappé du naufrage est mis sous la protection & sauve-garde du Roi. liv. 4, tit. 9, art. 1, pag. 587.
- Il n'y a point de distinction à faire sur cela, entre les sujets du Roi, ses amis alliés, & les ennemis, même les pirates, aux notes, *ibid.*
- Injonction de donner du secours aux personnes qui se trouvent en danger de naufrage, *ibid.* art. 2, pag. 588.
- Avec défenses d'attenter à leur vie & à leurs biens, sous peine de mort, *ibid.*
- Observations sur ce sujet, aux notes, *ibid.* & p. 589.
- Difficulté extrême d'empêcher le pillage dans les naufrages, *ibid.*
- Obligation imposée aux Seigneurs & habitans des côtes, d'avertir des naufrages les Officiers de l'Amirauté. art. 3, au texte & aux notes, pag. 590.
- Eloge des Seigneurs en général à cette occasion, *ibid.* & sur l'art. 4, pag. 592.
- Garde-côtes préposés par les Officiers de l'Amirauté, pour veiller aux naufrages, *ibid.* art. 3, pag. 590 & suiv.
- Ce que doivent faire les Seigneurs & habitans en attendant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté ? art. 4, pag. 592.
- Défenses aux particuliers employés aux naufrages & à tous autres, de porter les effets ailleurs que dans les endroits indiqués sur la côte. art. 5, pag. 593.
- Peines des receleurs d'effets naufragés, même art. 5, & aux notes, *ibid.* & p. 593 & suiv.
- Comment sur cela on se rend coupable de recel ? *ibid.*
- Aussi-tôt que les Officiers d'Amirauté sont informés d'un naufrage ou échouement, ils sont obligés de se transporter sur le lieu, même liv. 4, tit. 9, art. 6, pag. 595.
- Comment ils doivent s'y comporter & faire travailler au sauvement ? aux notes, *ibid.* & suiv.
- V. Officiers d'Amirauté.
- Prévention qui fait redouter leur présence dans ce cas malheureux, *ibid.*
- Quelles personnes ils doivent appeler aux naufrages ? *ibid.*
- Quiconque est en état de donner du secours, est obligé d'obéir à la première sommation qu'ils font de travailler. art. 7, & aux notes, pag. 596 & suiv.
- Comment se prononcent les condamnations d'amendes contre les refusant d'obéir ? *ibid.* & suiv.
- Etendue de leur pouvoir dans ces occasions ; mais ils doivent écouter les intéressés au naufrage, *ibid.*
- Quels sont ces intéressés ? *ibid.*
- Comment les travailleurs doivent être employés ? nul ne peut s'y immiscer sans l'aveu des Officiers de l'Amirauté. Même liv. 4, tit. 9, art. 8, & aux notes, pag. 598.
- Ordre à garder pour les voituriers qui portent les effets au magasin. art. 9, *ibid.*
- Le gardien du magasin obligé de tenir état des effets qui y sont apportés. art. 10, *ibid.* p. 599.
- Après le transport au magasin, il doit être fait vérification des effets ; comment & avec qui ? art. 11 & 12, au texte & aux notes, p. 599. & suiv.
- De la taxe des salaires des ouvriers, *ibid.* art. 11.
- Elle dépend de la prudence des Officiers de l'Amirauté, sans égard aux promesses qui auroient été faites aux ouvriers, sans leur aveu, *ibid.* & p. 600.
- Pour le paiement des ouvriers, s'il ne se présente pas de réclamateur dans le mois, il sera vendu des effets des plus périssables jusqu'à concurrence. art. 13, & aux notes, p. 602 & suiv.
- Pratique à ce sujet, *ibid.*
- Amélioration des marchandises avariées. art. 14, pag. 603 & suiv.
- Si elles sont tellement endommagées qu'on ne puisse les réparer, il faut en faire la vente. art. 15, p. 604 & suiv.
- De l'insolvabilité du depositaire des deniers de la vente, & en quel cas les Officiers en devroient répondre ? *ibid.* aux notes.
- Il leur est dévolu de se rendre adjudicataires des effets qu'ils vendent sur peine du quadruple, & de privation de leurs charges. art. 16, pag. 606.
- Il n'y a rien là de trop rigoureux, aux notes, *ibid.* & pag. suiv.
- Quand & comment les Officiers d'Amirauté doivent se retirer sur le requisitoire de ceux

- qui se présentent pour faire travailler au sauvagement ? art. 17, au texte & aux notes, pag. 607 & suiv.
- Pour n'avoir pas bien entendu cet article, il en est résulté de grands inconvénients, *ibid.*
- Ce que doivent faire les Officiers de l'Amirauté lorsqu'ils se retirent du naufrage sur la requi- sition qui leur en est faite ? art. 18, aussi au texte & aux notes, pag. 611.
- Du cas où le vaisseau échoué est ennemi ou pirate, *ibid.* & suiv.
- Quiconque trouve des effets en mer ou sur le rivage, est obligé d'en faire la déclaration dans 24 heures au Greffe de l'Amirauté, même liv. 4, tit. 9, art. 19 & 20, & aux notes, pag. 613 & suiv.
- De la proclamation de ces effets pour avertir les propriétaires, &c. art. 21 & 22, p. 615 & suiv.
- Des charte-parties & autres pièces en langue étrangère, à qui il faut les communiquer ? art. 23, pag. 616.
- Les vaisseaux & effets naufragés ou échoués peuvent être réclamés dans l'an & jour. art. 24, pag. 617.
- Ce délai n'a pas toujours été d'un an, au sur- plus il n'est pas fatal, aux notes, *ibid.* pag. 618 & suiv.
- Sorte de naufrage où le délai pour réclamer est moindre, *ibid.*
- Les Officiers d'Amirauté n'ont droit de ven- dre les effets dans le délai de la réclamation qu'en trois cas, *ibid.*
- Les réclameurs doivent prouver leur droit par des pièces suffisantes. art. 25, au texte & aux notes, pag. 622.
- A défaut de réclamation dans l'an, les effets sont partagés par moitié entre le Roi ou les Seigneurs qui en ont cession, & M. l'Amiral, même liv. 4, tit. 9, art. 26, pag. 623.
- Preuves que le droit de naufrage est royal & qu'ainsi les Seigneurs ne peuvent le prétendre qu'en vertu d'une concession du Roi, aux notes, *ibid.* & pag. suiv.
- Quelle doit être la preuve de cette concession & si des dénombrements suffisent ? *ibid.* p. 627.
- Le droit de naufrage accordé aux Seigneurs ne préjudicie nullement à M. l'Amiral ni à la compétence de l'Amirauté. *ibid.* p. 628 & suiv.
- Il n'y a jusqu'à présent en Anis que les Sei- gneurs de Châtel-Aillon & de Fourras qui soient fondés en droit de naufrage, *ibid.* pag. 629.
- Si le partage entre le Roi & M. l'Amiral se fait en nature ou s'il faut vendre les effets ? *ibid.* pag. 631.
- Si M. l'Amiral est fondé à partager avec le Roi les effets naufragés appartenans aux ennemis ? *ibid.* & pag. suiv.
- Si les effets naufragés ont été trouvés en pleine mer ou tiré de son fond, le tiers en doit être délégué sans frais à ceux qui les ont sauvés. art. 27 au texte & aux notes, pag. 635.
- V. Effets naufragés.
- Des ancres tirées du fond de la mer, même liv. 4, tit. 9, art. 28, au texte & aux notes, pag. 640 & suiv. V. Ancres.
- Il en faut faire déclaration à l'Amirauté de même que de tous autres effets trouvés en mer. *ibid.* & pag. 643.
- De même des choses du crû de la mer trouvées sur les flots ou sur le rivage. art. 29, aux notes, pag. 647.
- Ces choses & autres qui n'ont appartenu à per- sonne, étant trouvées sur les flots, sont ac- quise pour le tout à celui qui les a sauvées, & si c'est sur le rivage il n'en a que le tiers, même art. 29, *ibid.*
- Défenses à tous Seigneurs & Officiers de guerre ou de justice de prendre connoissance des nau- frages, & d'y troubler les Officiers de l'Ami- rauté. art. 30, pag. 649.
- Défenses de même à tous soldats de courir aux naufrages, & cela à peine de la vie. Même art. 30, & aux notes, *ibid.* & suiv.
- Injonction aux Gouverneurs & Commandans des places de donner main-forte aux Officiers de l'Amirauté & aux intéressés dans les nau- frages. Même liv. 4, tit. 9, art. 31, p. 650.
- Des cadavres trouvés sur les greves. art. 32, & suiv. pag. 651 & suiv. V. Corps noyés.
- Des naufrages en Normandie. art. 37, & suiv. pag. 657 & suiv.

Droit de naufrage en Normandie.

Notre Ordonnance a conservé aux Seigneurs de cette Province le droit de naufrage à eux at- tribué par la coutume du pays. liv. 4, tit. 9, art. 37, pag. 657.

Pour l'intelligence de ceci il faut recourir à la coutume de Normandie. Développement à ce sujet, aux notes, *ibid.* p. suiv.

Ce qu'on entend dans le pays par ces mots, varech & choses gayves ? *ibid.* pag. 657.

Ces choses appartiennent au Seigneur du rivage où elles sont trouvées, par un privilege an- ciennement accordé aux Seigneurs de cette province, de sorte qu'ils n'ont pas besoin de produire aucuns titres pour cela, *ibid.* p. 658.

Mais c'est à certaines charges & conditions. *ibid.*

Il y a aussi des exceptions à faire à ce droit, *ibid.*

Au surplus il n'exclut pas la réclamation ; mais elle doit être faite dans l'an & jour, sans quoi déchéance, *ibid.*

Malgré le droit attribué à ces Seigneurs, il leur est défendu de s'emparer des effets & de les faire porter chez eux avant que les Officiers de l'Amirauté en aient fait inventaire. art. 38, au texte & aux notes, p. 659.

Après l'inventaire fait par les Officiers de l'A- mirauté, ils chargeront des effets les Sei- gneurs ou des personnes solvables en leur ab- sence. art. 39, p. 660.

Explication & développement aux notes, *ibid.*

La taxe du salaire des ouvriers sera faite en la manière prescrite par les art. 11 & 13, du présent titre, art. 40, pag. 661.

Mais les Seigneurs ne peuvent prétendre au- cune rétribution à ce sujet, & il leur est ex- pressément défendu d'en exiger, même art. 40, & aux notes, *ibid.*

De la vente des effets périssables, &c. aux no- tes, *ibid.* & suiv.

Ces Seigneurs ne peuvent empêcher les maîtres de navires d'employer les gens de leur équi- page pour se retirer de l'échouement. art. 41, au texte & aux notes, pag. 662.

Ni les forcer de se servir de leurs valets & vassaux, *ibid.*

Le droit de ces Seigneurs ne s'étend point sur les effets trouvés sur les flots ou pêchés en pleine mer, ni sur les poissons chassés & conduits à la côte par les pêcheurs. art. 42, & aux notes, p. 663 & suiv.
 Les terres voisines de la mer doivent être reconnues par des bornes fixes, pour prévenir les inconvéniens des discussions entre les Seigneurs. art. 43, aussi au texte & aux notes, pag. 665.
 Le droit de varech est réel & appartient au Fief, qu'il ait droit de justice ou non, aux notes, *ibid.*
 C'est aussi un fruit du Fief, qui appartient par conséquent à l'usufruitier, *ibid.* & suiv.
 Du Seigneur ecclésiastique ou mineur, *ibid.*
 Tout Seigneur ou autre qui forcera un pilote d'échouer un navire doit être puni de mort, même liv. 4, tit. 9, art. 44, pag. 667.

Navigation.

Au long-cours ou au cabotage. V. *Voyage*.
 Il importe à la navigation qu'il ne reste point d'ancre dans les rades. liv. 4, tit. 9, art. 28, aux notes, p. 640 & suiv.
 De la liberté de la navigation pour toutes les nations. Observ. sur le tit. 1, du liv. 5, p. 684 & suiv.
 Tous parcs en pierres ou pieux nuisibles, doivent être démolis. liv. 5, tit. 3, art. 11 & 12, pag. 738 & 739.
 Et ils sont déclarés tels s'ils font à l'embouchure des rivières navigables, ou à 200 brasses du passage ordinaire des vaisseaux, *ibid.*
 Défenses de replanter ces pieux ou de refaire ces parcs, à peine du fouet. art. 14, p. 739.
 Si ceux à qui ces parcs appartenont étoient chargés de rentes & redevances à cet égard, ils en sont déchargés dès l'instant de la démolition. même liv. 5, tit. 3, art. 15, p. 640.

Navire.

Navire incapable de continuer son voyage, quand & comment l'assureur en répond? liv. 3, tit. 6, art. 29, aux notes, pag. 80.
 Dans le doute, duquel temps le navire est censé péri? même tit. 6, art. 58, aux notes, p. 142.
 Police pour les navires étant dans un port ou havre. V. *Havre, Port, Quai*.
 De quoi est tenu celui qui se sert de la chaloupe d'un autre, sans son aveu? liv. 4, tit. 1, art. 16, aux notes, p. 471.

Negres.

On peut faire assurer les negres traités à la côte de Guinée. Quel est l'effet de cette assurance? liv. 3, tit. 6, art. 11, aux notes, p. 55.

Neutres.

Règles à observer de la part des armateurs & capitaines des vaisseaux neutres. liv. 3, tit. 9, art. 11, aux notes, pag. 264 & suiv.
 On a tardé dans le Royaume à se précautionner contre les navigateurs neutres. *ibid.*

Preuves qu'ils doivent avoir de la propriété du vaisseau, *ibid.* pag. 263 & *supra*, art. 6, p. 243 & suiv.
 De la validité ou invalidité des passe-ports dont ils sont porteurs, *ibid.* art. 11, p. 263 & suiv.
 De leurs connoissemens, *ibid.*
 Quand il est défendu ou permis d'arrêter les vaisseaux neutres, *ibid.* & pag. suiv.
 Ils sont valablement arrêté, s'il a été jeté des papiers à la mer, *ibid.* pag. 268.
 Exception & lettres de Louis XIV à ce sujet, *ibid.*
 Défenses aux neutres, de même qu'aux vaisseaux François d'apporter & vendre dans le Royaume des marchandises de prises faites sur les François, *ibid. in fine*, p. 269.
 Tout vaisseau doit déférer à la semonce, & si au lieu de cela il combat, il sera de bonne prise. Même liv. 3, tit. 9, art. 12, pag. 269 & suiv.
 Mais s'il obéit, il ne peut être arrêté s'il n'est justement suspect, & il est défendu d'y rien prendre sur peine de la vie. art. 13, au texte & aux notes, pag. 271.

Notification.

L'assuré doit notifier la perte aux assureurs aussitôt qu'il en aura eu avis. liv. 3, tit. 6, art. 42, au texte & aux notes, pag. 96, & art. 48, pag. 117 & suiv.
 De quelle manière se fait cette notification à Marseille. Même art. 48, aux notes, p. 119.

O

Officiers.

Défenses aux Officiers du Roi, aux Isles, d'ôter aux capitaines de navires les effets des gens de leur bord, morts durant le voyage. liv. 3, tit. 11, art. 8, pag. 440.
 Officier interdit pour cause de prévarication, n'a plus d'autre parti à prendre que celui de se défaire de sa charge. liv. 4, tit. 9, art. 16, aux notes, pag. 606.
 Défenses à tous Officiers de guerre & autres de prendre connoissance des naufrages & d'y troubler les Officiers de l'Amirauté. Même tit. 9, art. 30, pag. 649.
 A eux enjoint néanmoins de donner main forte aux Officiers de l'Amirauté & aux intéressés dans les naufrages. art. 31, pag. 650.

Officiers d'Amirauté.

C'est par eux que doivent être homologuées les sentences arbitrales rendues dans les matières de leur compétence. liv. 3, tit. 6, art. 72, au texte & aux notes, pag. 156.
 Ont droit de connoître de l'abordage d'un vaisseau de Roi avec un navire marchand, tout comme de l'abordage de deux vaisseaux appartenans à des particuliers. liv. 3, tit. 7, art. 11, aux notes, pag. 184 & suiv.
 Mais ce n'est que le réglemeut qu'ils font du dommage, sans prononcer alors de condamnation, *ibid.*

- Sous prétexte que le Roi a intérêt dans une affaire, les Officiers de l'Amirauté ne sont pas exclus d'en connoître. Exemples, *ibid.* p. 185.
- C'est aux Officiers de l'Amirauté à ordonner ce qu'il convient de faire en cas de naufrage ou échouement. liv. 3, tit. 8, art. 18, aux notes, pag. 229, & liv. 4, tit. 9, art. 6, aussi aux notes, pag. 595 & suiv.
- Ils ne peuvent retenir une prise qui relâche dans un port de leur district, liv. 3, tit. 9, art. 17, aux notes, pag. 278.
- Ce qu'ils peuvent seulement à ce sujet ? *ibid.*
- En faisant l'instruction d'une prise, ils doivent s'informer s'il y a eu pillage, & constater le fait sans juger le cas, même tit. 9, art. 20, aux notes, pag. 205.
- Ils jugeoient autrefois les prises, sauf l'appel, art. 21, aux notes, pag. 307 & suiv.
- Ils n'en font plus aujourd'hui que l'instruction, qui doit être envoyée au Conseil des prises, pour y être, les prises jugées par M. l'Amiral, sauf l'appel au Conseil du Roi, *ibid.*
- Raisons de ce changement, *ibid.*
- Etablissement du Conseil des prises, *ibid.* pag. 308 & suiv.
- Les Jugemens de ce Conseil sont mis à exécution par les Officiers de l'Amirauté, art. 30, pag. 335.
- Ce qui emporte la liquidation & le partage des prises, même art. 30 & suiv. & art. 33, aux notes, pag. 407 & suiv.
- Ce que doit contenir le rapport fait par le conducteur d'une prise, devant les Officiers de l'Amirauté ? même art. 21, au texte, p. 301, & aux notes, *ibid.* & pag. suiv.
- Ce rapport doit être fait pour les prises faites par les vaisseaux du Roi, comme pour celles des corsaires, aux notes, *ibid.* pag. 309 & suiv.
- Des papiers de la prise & des lettres qui s'y trouvent ; l'usage qu'il en faut faire ? *ibid.*
- Ce que doivent faire les Officiers de l'Amirauté après la déclaration du chef de la prise ? art. 22, au texte & aux notes, pag. 320 & suiv.
- C'est à eux à y apposer les scellés, en y appelant toutefois les commis des Fermes, aux notes, *ibid.*
- Des clefs des magasins où sont déposés les effets des prises, *ibid.* & art. 27, au texte & aux notes, pag. 329.
- Du procès-verbal des Officiers de l'Amirauté, & quelles personnes il y faut appeler, art. 23, au texte & aux notes, pag. 323.
- De même de la vente, &c. art. 28, & aux notes, p. 331 & suiv.
- Interrogatoires qu'ils doivent prendre des prisonniers, & sur quoi il doit rouler ? art. 24, au texte & aux notes, pag. 324 & suiv.
- Papiers de la prise dont il faut faire la traduction, *ibid.* aux notes, p. 325.
- Il est défendu aux Officiers de l'Amirauté d'assister à la traduction, *ibid.*
- Ce qu'ils doivent faire, une prise étant amenée sans prisonniers ni papiers ? art. 25 & 26, au texte & aux notes, pag. 327 & suiv.
- Comment ils doivent faire l'inventaire & la décharge des effets de la prise ? art. 27, p. 329 & suiv.
- Ils peuvent faire vendre provisionnellement les marchandises de la prise, sans attendre qu'elle soit jugée, & comment ? art. 28, au texte & aux notes, pag. 331 & suiv.
- Comment se fait la procédure des prises faites par les vaisseaux du Roi ? *ibid.* aux notes, pag. 333.
- Envoi de la procédure des prises & des papiers au Secrétaire général de la Marine, art. 29, aux notes, p. 333.
- Les Officiers de l'Amirauté doivent procéder sans délai à l'exécution des jugemens des prises, art. 30, pag. 335 & suiv.
- De même, faire délivrer promptement les effets dont la main-levée aura été accordée, *ibid.* & aux notes, & suiv.
- Les frais à prélever sur la prise doivent être taxés & arrêtés par les Officiers d'Amirauté, art. 31, pag. 339.
- En quoi consistent ces frais ? *ibid.* aux notes.
- La connoissance des vols & divertissemens des marchandises des prises, rendue aux Officiers d'Amirauté, avec modification, *ibid.* p. 340.
- Et toutefois cela n'a rien de commun avec le pillage en mer, *ibid.*
- Défenses aux Officiers de l'Amirauté de faire vendre l'argenterie & les matieres d'or & d'argent ; il faut les faire porter aux Hôtels des monnoies, même art. 31, aux notes, p. 341.
- Si pour liquider la prise, l'armateur est en demeure de produire les pieces nécessaires, ils peuvent le condamner à une provision envers l'équipage, art. 33, aux notes, p. 347 & suiv.
- Officiers d'Amirauté ne peuvent se rendre adjudicataires directement ni indirectement d'aucuns effets des prises, même liv. 3, tit. 9, art. 34, pag. 412.
- De même des effets naufragés, liv. 4, tit. 9, art. 16, & aux notes, pag. 606.
- Ce ne sont pas les seules défenses qui leur sont faites de se rendre adjudicataires, liv. 3, tit. 9, art. 34, aux notes, pag. 412 & suiv.
- Ces défenses sont très-justes, & jusqu'à quels Officiers elles s'étendent ? *ibid.* p. 412 & 606, V. Tom. premier.
- Peines de leur contravention, *ibid.*
- Les prises faites en vertu de lettres de représailles, sont de la compétence de l'Amirauté, comme les autres, liv. 3, tit. 10, art. 6, au texte & aux notes, pag. 423 & suiv.
- Les Officiers de l'Amirauté n'ont pas par-tout la police des porrs & havres, liv. 4, tit. 1, art. 23, & aux notes, pag. 477 & suiv. V. Tom. premier.
- Les revues des habitans gardes-côtes doivent se faire en présence des Officiers de l'Amirauté, qui, en qualité d'inspecteurs nés, en doivent garder le contrôle, liv. 4, tit. 5, art. 3, au texte & aux notes, pag. 526 & suiv. V. l'art. 9, tit. 2, du liv. premier.
- Des délits des garde-côtes, dont les Officiers de l'Amirauté ont droit de connoître, *ibid.* p. 529.
- C'est à eux à prononcer les amendes encourues, faute de service de la part des habitans gardes-côtes, liv. 4, tit. 6, art. 3, pag. 541.
- Abus à ce sujet. Notes sur l'art. 4, p. 542 & suiv.
- Ils connoissent aussi des fautes induement faites des armes & munitions des habitans sujets à la garde des côtes, art. 7, au texte & aux notes, pag. 548.
- Le rivage de la mer est de la compétence de l'Amirauté ; mais savoir s'il en est de même du chemin le long de la côte ? liv. 4, tit. 7,

art. 2, aux notes, pag. 573 & suiv. V. T. 1.
 Les Officiers de l'Amirauté, des qu'ils ont avis
 d'un naufrage, doivent se transporter sur le
 lieu, & ce qu'il y doivent faire? liv. 4, tit.
 9, art. 6, pag. 595.
 Pourquoi en général on voudroit se passer d'eux
 dans ces occasions? *ibid.* & suiv. V. *Naufrage*.
 En quel cas les Officiers de l'Amirauté seroient
 responsables de l'insolvabilité du dépositaire
 qu'ils auroient choisi? même liv. 4, tit. 9,
 art. 15, aux notes, p. 605.
 Ils connoissent tout de même des naufrages dans
 les lieux où les Seigneurs ont les droits cédés
 du Roi, art. 26, aux notes, pag. 630.
 De même en Normandie, art. 38 & suiv. pag.
 659 & suiv.
 Défenses à tous Seigneurs, Officiers de guerre
 & autres, de les y troubler, art. 30, p. 649.
 A quoi sont obligés les Officiers d'Amirauté lori-
 qu'ils sont avertis qu'il y a un cadavre à la
 côte? art. 33 & suiv. p. 652 & suiv. V. *Tom.*
premier.
 Comme chargés de l'exécution des réglemens,
 concernant la pêche maritime, il leur est en-
 joint de faire la visite des filets de pêche,
 liv. 5, tit. 3, art. 21, & aux notes, pag. 746.
 Et de faire brûler tous les filets prohibés qu'ils
 saisiront, de même que ceux qui ne seront
 pas de la maille requise, *ibid.* au texte.
 Ils ont droit pour cela de faire leurs visites dans
 les maisons, non-seulement des pêcheurs;
 mais encore des autres riverains, *ibid.*
 Sous le nom de riverains, sont compris les pri-
 vilégiés comme les non-priviliégiés, *ibid.* &
 aux notes.
 Les visites de nécessité sont aujourd'hui réduites
 à deux par an, *ibid.* & suiv.
 Dans ces visites, comme les Officiers de l'Ami-
 rauté sont en plein exercice de police, ils ju-
 gent les contraventions de *plano*, sans forme
 de procédure, *ibid.*
 Il n'y a de procédure à faire que pour les con-
 damnations d'amendes, *ibid.*
 Elles sont exécutoires, nonobstant l'appel, jus-
 qu'à la somme de 300 liv. *ibid.*
 Les Officiers d'Amirauté peuvent appliquer aux
 frais le tiers de ces amendes, art. 20, du même
 tit. 3, du liv. 5, pag. 745.

Officiers garde-côtes.

Sous quels titres ils sont connus aujourd'hui?
 Observations sur le tit. 5, du liv. 4, p. 519.
 Autrefois c'étoit M. l'Amiral qui les nommoit
 aujourd'hui c'est le Roi; mais ils prennent
 l'attache de M. l'Amiral, *ibid.*
 Exception, aux notes, sur l'art. 2, p. 525 & suiv.
 Ils sont tenus de faire enregistrer leurs commis-
 sions au Greffe de l'Amirauté, & les princi-
 paux d'y prêter serment, liv. 4, tit. 5, art. 1,
 au texte & aux notes, pag. 520 & suiv.
 De leur service & du rang entr'eux, *ibid.*
 Du droit de discipline du Capitaine général dans
 sa Capitainerie, art. 3, aux notes, pag. 529.
 Défenses aux Capitaines garde-côtes de prendre
 aucune connoissance des naufrages & échoue-
 mens, &c. art. 5, & aux notes, p. 531.
 Officiers garde-côtes exempts du ban & arrière
 ban, même liv. 4, tit. 5, art. 6, au texte &
 aux notes, pag. 532.

Ostiage. V. Rançon.

P

Parcs & pêcheries. V. Ecluses, bouchots.

Des parcs appelés bordigues & madragues, liv.
 5, tit. 4, art. 1 & suiv. pag. 766 & suiv. V.
Bordigue, *Madrague*.
 Quoique ceux qui les possèdent ne soient pas en
 termes de s'y faire maintenir, il n'est pas per-
 mis néanmoins à quiconque de les y troubler,
 liv. 5, tit. 1, art. 1, aux notes, pag. 692.
 Différentes sortes de parcs & pêcheries; toutes
 prennent sur la liberté de la pêche. Observa-
 tions sur le tit. 3, du liv. 5, pag. 718.
 Les parcs à demeure sont les plus préjudicia-
 bles, & c'est pour cela qu'ils ne peuvent sub-
 sister sans titre ou sans une très-ancienne pos-
 session, *ibid.*
 Les parcs à demeure sont appelés en Aunis
 escluses & bouchots: leur usage, *ibid.* & pag.
 suiv. V. *Ecluses*, *bouchots*.
 Il est permis de tendre sur les greves de la mer,
 & aux embouchures des rivières des filets ap-
 pellés hauts & bas parcs, &c. liv. 5, tit. 3,
 art. 1, pag. 719.
 Manière de tendre ces filets & de leurs mailles,
 art. 2 & 3, pag. 720 & suiv.
 Mais il est défendu d'y construire des parcs de
 pierre, & des bouchots, art. 11 & suiv. pag.
 738 & suiv.
 Les parcs en pierre ou bois doivent être démolis,
 excepté ceux construits avant l'année 1544.
 art. 4, au texte & aux notes, pag. 721 & art.
 8, pag. 732.
 Chez les Romains les propriétaires des terres
 contigues au rivage de la mer, avoient droit
 d'y construire des parcs, aux notes, *ibid.* art.
 4, pag. 722.
 Jusques-là que ceux qui n'avoient pas un terrain
 suffisant pouvoient contraindre leurs voisins de
 construire des parcs en société, *ibid.*
 Et cette société étoit par portions égales, sans
 égard à la différence du terrain, *ibid.* & suiv.
 Distance qu'il doit y avoir entre deux parcs,
 soit de filets, soit de construction en pierres
 ou en bois, même liv. 5, tit. 3, art. 5, aux
 notes, pag. 729.
 Des parcs de bois & de filets, art. 7, pag. 731.
 Titres que doivent avoir les Seigneurs pour le-
 ver des cens & rentes sur les parcs & pêche-
 ries, art. 9, au texte & aux notes, p. 733.
 Ce que vaut dans leurs titres l'énonciation du
 droit de pêche? *ibid.* & suiv.
 Tous parcs & bouchots construits à l'embou-
 chure des rivières navigables ou à deux cens
 brasses du passage des vaisseaux sujets à dé-
 molition, sans pouvoir être rétablis, *ibid.*
 art. 11, 12, 13, 14 & 15, pag. 738 & suiv.

Passagers.

Il en est de la succession des passagers morts
 en mer, comme des marinières, liv. 3, tit.
 11, art. 1 aux notes, pag. 428 V. *Testament*.
 Ils peuvent tester comme eux, excepté s'ils
 sont étrangers, auquel cas la succession de
 ces

ces passagers est sujette au droit d'aubaine.
ibid. & art. 5.
 V. *étrangers & droit d'aubaine.*

Passé-port.

Passé-port que le Roi accorde aux ennemis en temps de guerre, liv. 3, tit. 9, art. 5, aux notes, pag. 241.
 Lettre de Louis XIV. à ce sujet, *ibid.*
 Des passé-ports accordés par les Princes neutres, même tit. 9, art. 11, aux notes, p. 265 & suiv.

Pavillon.

Du salut du pavillon. Observat. sur le tit. 1 du liv. 5.
 pag. 689. V. *Tome premier.*

Pêche. V. Filets, Pêcheurs.

La pêche n'est devenue si infructueuse sur les côtes que par la destruction du frai du poisson, liv. 4, tit. 10, art. 1, aux notes, p. 672, & liv. 5, & tit. 1, art. 1, aux notes, p. 691.
 De la liberté de la pêche de nation à nation. Observ. sur le tit. 1 du liv. 5, pag. 684 & suiv.
 Cette liberté ne devoit jamais être gênée, même en temps de guerre, *ibid.* pag. 689.
 Aussi y avoit-il autrefois des treves pêchereuses, *ibid.*
 La pêche sur les côtes du Royaume est libre à tous les sujets du Roi, en observant les règles, même liv. 5, tit. 1, art. 1, pag. 690.
 Et c'est là une grâce spéciale du Roi, *ibid.*
 Tout ce qui peut donner atteinte à cette liberté ne doit être toléré qu'autant que ceux qui s'attribuent un droit de pêche exclusive sont fondés en titres valables, *ibid.* & aux observ. sur le tit. 3, pag. 718, sur l'art. 4, de ce titre, p. 721 & suiv.
 Justice & utilité des règles prescrites pour la pêche, *ibid.* art. 1, tit. 1, du liv. 5, p. 691.
 Il est cependant bien des gens qui pensent le contraire, par un mauvais préjugé, *ibid.*
 Pour toute sorte de pêche hors de la vue des côtes, il faut un congé de M. l'Amiral, comme pour toute autre navigation, art. 2, *ibid.* pag. 693. V. *Tom. 1, verbo congé.*
 Mais pour la pêche du poisson frais près des côtes, le congé qu'il faut prendre tout de même dure un an, art. 3, pag. 694.
 De l'association pour la pêche, même art. 3, aux notes, *in fine*, pag. 695. V. *Tom. 1, art. 36, tit. du capitaine.*
 De la pêche de la sardine, liv. 5, tit. 2, art. 11, pag. 714. V. *Sardines.*
 Défenses à tous pêcheurs de jeter dans la mer, &c. de la chaux, des noix vomiques ou autres drogues capables d'empoisonner le poisson, art. 12, aux notes, pag. 715.
 Pêches défendues en certains temps pour la conservation du frai du poisson, art. 13 & 14, pag. 716.
 Liberté de la pêche protégée contre les Seigneurs, liv. 5, tit. 3, art. 9, au texte & aux notes, pag. 733.
 Les condamnations d'amendes pour contravention à la pêche sont exécutoires nonobstant

Tome II.

l'appel jusqu'à 300 liv. art. 21, aux notes, pag. 747.

De la pêche du hareng, liv. 5, tit. 5, pag. 77.

De la pêche des morues, liv. 5, tit. 6, p. 777.

Pêcheurs.

Des congés que doivent prendre les pêcheurs en mer, liv. 5, tit. 1, art. 2 & 3, p. 693 & suiv. V. *Tom. 1, verbo congé.*

En quel cas les pêcheurs de poisson frais sont tenus de faire leur rapport ou déclaration au Greffe de l'Amirauté? *ibid.* art. 3, pag. 694.

De la maille des filets des pêcheurs, liv. 5, tit. 2, art. 2 & suiv. au texte & aux notes, pag. 698 & suiv. V. *Filets.*

Ce que doivent pratiquer les pêcheurs qui pêchent durant la nuit, *ibid.* art. 6, pag. 712.

A quoi ils sont tenus aussi durant la nuit, lorsqu'ils sont retenus par quelque ancre ou rocher? art. 7, *ibid.* & liv. 5, tit. 5, art. 5 & 6, pag. 774 & suiv.

Défenses aux pêcheurs de battre l'eau avec des perches ferrées ou pointues, art. 8, pag. 713.

Ceux qui arrivent à la mer ne peuvent jeter leurs filets de manière à pouvoir nuire à ceux qui sont arrivés les premiers, &c. art. 9, pag. 714.

Il leur est pareillement défendu étant en flot de quitter leur rum ou rang, art. 10, *ibid.*

Défenses tout de même de pêcher en certains mois de l'année, pour ne pas nuire au frai du poisson, art. 13 & 14, pag. 716.

Des pêcheurs qui se servent d'engins, appelés fichures, art. 15, pag. 717.

Défenses à tous Seigneurs de rien exiger des pêcheurs pour leur laisser la liberté de pêcher, même liv. 5, tit. 3, art. 9, au texte & aux notes, pag. 733 & suiv.

Pareilles défenses aux Gouverneurs & Commandans, Officiers, &c. art. 10, pag. 737.

Police & règles que doivent observer les pêcheurs de hareng, liv. 5, tit. 5, pag. 771 & suiv. V. *hareng.*

Règles de la pêche des morues, liv. 5, tit. 6, pag. 777 & suiv. V. *morues.*

Jurisdiction des pêcheurs à Marseille, liv. 5, tit. 8, aux observ. pag. 797.

Il y a des Amirautés où les pêcheurs sont en Communauté & Jurande, & d'autres où ils n'y sont pas, *ibid.*

En chaque Amirauté il doit y avoir au Greffe une liste des pêcheurs, même tit. 8, art. 1, & aux notes, pag. 800.

Obligation à cet égard des deux plus anciens maîtres pêcheurs, art. 2 & aussi aux notes, pag. 801.

Du congé que les pêcheurs doivent prendre & de leur rôle d'équipage, art. 3, *ibid.*

Des Jurés qui doivent être élus parmi les pêcheurs dans les lieux où ils sont en Jurande, art. 4 & 5, *ibid.* pag. 802.

Devoir des Jurés, *ibid.* art. 4.

L'élection doit se faire sans frais, présents, ni festin, *ibid.* art. 5, & aux notes, pag. 802.

Des prud'hommes pêcheurs, de leur élection, & de la reddition de leurs comptes, art. 6, aux notes, *ibid.* & pag. 802 & suiv.

Peines.

Peine du preneur à la grosse en cas de fraude de sa part, liv. 3, tit. 5, art. 3 au texte & aux notes, pag. 6.
 Peine du prêteur sur les loyers des matelots sans l'aveu du maître, art. 5, aussi au texte & aux notes, pag. 8.
 Peine du maître qui consent que ses matelots empruntent au-delà de la moitié de leurs gages, *ibid.* art. 6, pag. 61.
 Peine de l'emprunteur à la grosse qui se fait assurer, même liv. 3, tit. 6, art. 16, p. 61.
 Du donneur à la grosse qui fait assurer le profit maritime, art. 17, pag. 62.
 Peine de l'assuré qui savoit la perte lors de la signature de la police d'assurance, art. 41, pag. 96.
 Peine de l'assureur qui savoit l'arrivée à bon port, *ibid.*
 La peine du compromis devoit être payée avant que l'appel de la Sentence arbitrale fût reçu ; mais l'usage du Parlement est contraire, même liv. 3, tit. 6, art. 73, au texte & aux notes, pag. 157.
 Peine qu'encourroit celui qui feroit la course sans commission de l'Amiral, liv. 3, tit. 9, art. 1, aux notes, pag. 214 & suiv.
 Peine des défecteurs de navires armés en course, art. 2, aux notes, pag. 225 & suiv.
 Peine d'un armateur François qui feroit la course avec commission d'un Prince étranger, sans permission du Roi, art. 3, pag. 235.
 Peine des pirates, *ibid.* aux notes, pag. 236.
 François quoique habitué en pays étranger, prenant les armes contre son Roi, punissable comme rebelle & traître à la patrie, *ibid.*
 Peine corporelle contre les gens en course qui auront soustrait les papiers d'une prise, art. 6, au texte & aux notes, pag. 243 & suiv.
 Peine du pillage des prises, même liv. 3, tit. 9, art. 20, au texte & aux notes, pag. 291. & suiv.
 Elle est la même contre les recéleurs, *ibid.* & pag. 293.
 Lettre de Louis XIV. à ce sujet, *ibid.* pag. 294.
 Peine de ceux qui obtiennent des Lettres de représailles sur un faux exposé, liv. 3, tit. 10, art. 8, au texte & aux notes, pag. 425. & suiv.
 Peine du pilote côtier, qui par imprudence ou par malice fait perdre un navire, liv. 4, tit. 3, art. 18, au texte & aux notes, pag. 506. & suiv.
 Peine des recéleurs d'effets naufragés, & comment sur cela on se rend coupable de recélé ? liv. 4, tit. 9, art. 5, aussi au texte & aux notes, pag. 593 & suiv.
 Peine de ceux qui forceront un maître ou pilote d'échouer son navire, même liv. 4, tit. 9, art. 44, pag. 667.
 Peine de ceux qui allumeront des feux trompeurs sur les grèves pour attirer & faire périr les navires, art. 45, *ibid.* pag. 668.
 Peine des Officiers de guerre & des soldats qui inquiètent ou rançonnent les pêcheurs, liv. 5, tit. 3, art. 10, pag. 737.

Pillage.

Le pillage fait par le corsaire ennemi n'est qu'une avarie simple qui tombe sur le propriétaire, liv. 3, tit. 6, art. 67, aux notes, pag. 151 & tit. 7, art. 6, aussi aux notes, pag. 166.
 Des pirates faisant naufrage. Il n'est pas plus permis de les piller que de les tuer, liv. 3, tit. 9, art. 3, aux notes, pag. 236 & suiv. V. naufrage.
 Pillage des prises défendu de tout temps, art. 20, au texte & aux notes, pag. 291 & suiv.
 Jusqu'où étoit allé autrefois l'abus du pillage des prises ? *ibid.* aux notes, & pag. 292.
 Choses dont il est permis aux corsaires de s'emparer, sans être réputés avoir fait pillage, *ibid.* & suiv.
 Abus à cet égard qui va jusqu'à l'inhumanité, *ibid.*
 Comment on se rend coupable de pillage ? *ibid.*
 Peines que doivent subir ceux qui ont pillé & les recéleurs leurs complices, *ibid.* au texte & aux notes, & pag. 294.
 Ce que peuvent & doivent faire les Officiers de l'Amirauté en cas de pillage, *ibid.* & suiv.
 Pour prévenir le pillage il fut proposé de faire revivre l'usage où étoit autrefois M. l'Amiral de proposer un écrivain sur chaque corsaire ; mais le projet ne fut point suivi, & pourquoi ? *ibid.* aux notes, & suiv.
 Fureur du pillage dans les naufrages, liv. 4, tit. 9, art. 2, aux notes, pag. 588 & suiv. & art. 4, pag. 592 & suiv.
 On se plaint mal-à-propos de ce que les Officiers de l'Amirauté n'y remédient pas efficacement, *ibid.* art. 2, pag. 589.
 Ce que doivent faire les Seigneurs & habitans du lieu voisin du naufrage pour empêcher le pillage, à peine de répondre, art. 4, au texte & aux notes, p. 592 & suiv.
 Peine de ceux qui pillent ou recèlent des effets naufragés, art. 5, au texte & aux notes, pag. 593.

Pilote côtier. V. Lamanneur.

Ces pilotes ne prennent point de commission de M. l'Amiral, ils sont seulement reçus à l'Amirauté après examen. Observ. sur le tit. 3 du liv. 4, pag. 489.
 Ces sortes de pilotes sont d'une nécessité indispensable, même liv. 4, tit. 3, art. 1, aux notes, pag. 490.
 De leur nombre, *ibid.*
 Ils sont exempts de servir sur les vaisseaux du Roi, *ibid.*
 Formalités de leur réception, sans laquelle ils ne peuvent faire les fonctions de pilote, art. 2, au texte & aux notes, pag. 491.
 Ils doivent être âgés de 25 ans, *ibid.*
 Et avoir fait deux campagnes sur les vaisseaux du Roi, *ibid.* pag. 492.
 Ils ne peuvent être reçus que dans l'Amirauté du lieu de leur domicile, & pourquoi ? *ibid.*
 Sur quoi doit rouler leur examen pour leur réception, art. 3, & aux notes ? pag. 493.

Leurs fonctions ne passent pas leur district.

Observ. sur ce sujet, aux notes, *ibid.*
Ils doivent avoir toujours des chaloupes prêtes pour aller au secours des vaisseaux, art. 4, pag. 494.

De quelle maniere ils doivent faire le service, &c. aux notes, *ibid.* & sur l'art. 10, p. 498.

Défenses à tous mariniers non reçus pilotes, de se présenter pour conduire les vaisseaux, art. 5, pag. 495.

Sauf le cas où il n'y a aucun pilote lamaneur actuellement sur le lieu, art. 6, pag. 496.

Et alors si un lamaneur se présente à bord, avant que les lieux dangereux soient passés, il sera reçu à la charge par lui de dédommager le marinier qui a commencé de piloter, art. 7, & aux notes, *ibid.*

Du pilote qui étant ivre entreprend de piloter un navire, même liv. 4, tit. 3, art. 8, & aux notes, pag. 497.

Les bâtimens qui se présentent les premiers, doivent être les premiers pilotés; défenses de préférer les plus éloignés, art. 9, au texte & aux notes, *ibid.*

Défenses aux lamaneurs d'aller plus loin que les rades au-devant des vaisseaux qui veulent entrer, art. 10, pag. 498.

Défenses aussi d'entrer dans les navires contre le gré des maîtres, *ibid.* & suiv.

Quand & comment ils peuvent quitter ceux qu'ils ont entrepris de piloter? *ibid.*

Développement de tout ceci, aux notes, *ibid.*

Les maîtres de navires peuvent choisir entre les pilotes qui se présentent; ils peuvent même s'en passer, *ibid.* & art. 17, au texte & aux notes, p. 505.

Exception & risques qu'ils courent alors, *ibid.* art. 10, pag. 498.

Le maître qui aura pris un pilote en entrant, n'est pas obligé de le servir du même en sortant, art. 17, pag. 506.

Le pilote lamaneur est le vrai conducteur du navire, & c'est pour cela que ses fraudes devroient être exactement punies, art. 18, aux notes, pag. 506 & suiv.

Pirates.

Ce qui est dit de la composition avec les pirates, est applicable tout de même aux corsaires ayant commission, liv. 3, tit. 7, art. 6, aux notes, pag. 165.

François qui feroit la course avec commission d'un Prince étranger, punissable comme pirate, même liv. 3, tit. 9, art. 3, pag. 235.

Peine des pirates, aux notes, *ibid.* pag. 236.

Réflexion au sujet des pirates de profession, & par la constitution de leur état, *ibid.*

Quoique les pirates soient punissables de mort, il n'est pas permis à quiconque de les tuer, *ibid.* & suiv.

Ni de les piller en cas de naufrage, *ibid.* & liv. 4, tit. 9, art. 1 & 18, aux notes, pag. 587 & 612.

Les navires & les effets repris sur les pirates, sont sujets à réclamation, en payant le tiers pour droit de recousse, même liv. 3, tit. 9, art. 10, au texte & aux notes, pag. 261.

Poisson. V. Frai du poisson.

Défenses à tous pêcheurs de jeter dans la mer &c. des drogues capables d'empoisonner le poisson, liv. 5, tit. 2, art. 12, aux notes, pag. 715.

Poissons à lard.

Ce que c'est? liv. 4, tit. 9, art. 29, aux notes, pag. 648 & liv. 5, tit. 7, art. 2, pag. 794.

A qui ils appartiennent étant trouvés sur les greves? même liv. 4, tit. 9, art. 29, au texte & aux notes, pag. 647, & liv. 5, tit. 7, art. 2, pag. 794 & suiv.

Tous poissons autres que les royaux & à lard, appartiennent pour le tout à ceux qui les trouvent échoués sur les côtes, *ibid.* p. 648.

Exception pour la Province de Normandie, *ibid.* & suiv.

Quels sont les poissons à lard? Les baleines y sont comprises, liv. 5, tit. 7, art. 2, p. 794.

Comment les Jugemens d'Oleron partageoient les poissons à lard échoués? *ibid.* aux notes.

Poissons royaux & à lard pris en pleine mer, appartiennent pour le tout à ceux qui les ont ainsi pêchés, sans que le Roi ni les Seigneurs y puissent rien prétendre, art. 3, pag. 795.

Et cela regarde les Seigneurs de Normandie comme tous autres, aux notes, *ibid.* p. 796.

Poissons Royaux.

Quels étoient les poissons royaux autrefois? liv. 5, tit. 7, aux observations, p. 793.

Quels ils sont aujourd'hui? art. 1, *ibid.*

En cette qualité, ils appartiennent au Roi quand ils sont trouvés échoués sur le bord de la mer, en payant les frais de sauvement, *ibid.* & aux notes, pag. 794.

M. l'Amiral n'y a rien, ni les Seigneurs en Normandie, *ibid.*

Mais si ces poissons ont été pris ou trouvés en pleine mer, ils appartiennent alors à celui qui les a pêchés, *ibid.* aux notes, & art. 3, p. 795.

Police d'assurance.

L'assurance peut être faite sous signature privée, liv. 3, tit. 6, art. 2, pag. 29.

Même sans écrit, *ibid.* aux notes, avec restriction, pag. 30.

Par Edit de 1657, il avoit été créé en chaque Siege d'Amirauté deux offices de Notaires Greffiers des assurances; mais cet établissement, trop préjudiciable au commerce, n'eut pas lieu, *ibid.*

La faveur aussi du commerce a fait exempter les polices d'assurance du droit de contrôle, *ibid.*

Ce que doit contenir la police d'assurance? art. 3, au texte & aux notes, pag. 31 & suiv.

On y peut stipuler tout ce qui n'est pas contraire aux bonnes mœurs & à l'essence de ce contrat, *ibid.* p. 44 & suiv.

On n'est pas recevable à rien alléguer contre les clauses qu'elle contient, *ibid.*

Ni à l'attaquer pour cause de lésion, *ibid.*

On se règle sur les clauses & conditions de la police, & cependant, dans le doute, on les interprete par l'usage, *ibid.*

Celui qui signe le premier la police avec quelque changement, fait règle pour les autres, *ibid.*

pag. 45.

Une police d'assurance est un papier négociable comme un billet à ordre, &c. *ibid.* & suiv.

En assurance sur un vaisseau, la police doit contenir l'estimation de sa valeur, sauf la preuve contraire en cas de fraude, même tit. 6, art. 8, au texte & aux notes, p. 52.

La police doit marquer qu'il y a des marchandises sujettes à coulage, sans quoi l'assureur n'en répond point, s'il ne s'agit de retour des pays étrangers, art. 31, au texte & aux notes, pag. 83.

Après la signature de la police, l'une des parties ne peut s'en défaire sans le consentement de l'autre, art. 20, aux notes, p. 65 & suiv.

Si ce n'est en cas d'insolvabilité survenue, les risques durant encore, auquel cas le résiliement peut être demandé, ou caution, *ibid.* p. 66.

Défenses à tous courtiers & autres personnes publiques de faire signer des polices où il y ait aucun blanc, même liv. 3, tit. 6, art. 68, pag. 151.

Comme aussi de prendre part aux polices qu'ils feront signer, soit par cession ou autrement *ibid.* p. 153.

Il seroit de la règle que toutes les polices d'assurance fussent déposées au Greffe de l'Amirauté, *ibid.* aux notes, pag. 152 & art. 69, p. 154.

Ces courtiers, comme tous autres, doivent avoir un registre, même art. 69.

Police des ports. V. Havre.

La police des ports appartient au maître de quai, & si des amarres embarrassent, il n'est pas permis de les couper sans son ordre, liv. 3, tit. 7, art. 11, aux notes, pag. 183.

Port & havre ne sont pas termes synonymes. Observations sur le tit. 1, du liv. 4, pag. 447.

Le port d'Esnaudes est le seul de la province où il se leve des droits seigneuriaux, *ibid.*

Les ports doivent être entretenus dans leur profondeur & netteté, liv. 4, tit. 1, art. 1, au texte & aux notes, *ibid.* & pag. 447.

Sur les ancrs des navires dans les ports, il doit y avoir des bouées, hoirins & gavitiaux, sur peine, &c. art. 5, pag. 456 & suiv.

Défenses de garder à bord les poudres du navire dans le port, art. 6, pag. 457.

Précautions pour préserver du feu les navires étant dans un port ou havre, art. 14, pag. 464 & suiv. & tit. 2, art. 4, pag. 483.

Du vol dans les ports, même liv. 4, tit. 1, art. 16 & suiv. pag. 469 & suiv.

Ce qui est prescrite par notre Ordonnance pour la police des ports, avec attribution aux Juges de l'Amirauté, ne regarde point les ports où il en étoit usé autrement avant cette Ordonnance, art. 23, & aux notes, p. 477.

Prescription. V. Fin de non-recevoir.

En quel temps l'assuré doit se pourvoir contre ses assureurs, sur peine de d'échéance? liv. 3, tit. 6, art. 48 & 58, au texte & aux notes, pag. 117 & suiv. 141 & suiv.

Prêt à la grosse. V. Grosse aventure.

Preuves.

Procès-verbaux des capitaines, sont des preuves naturellement suspectes, liv. 3, tit. 6, art. 29, aux notes, pag. 81, *in fine*.

A qui de l'assuré ou de l'assureur est-ce à prouver ce qui s'est fait après le naufrage, ou échouement pour juger s'il y a lieu à l'abandon ou non? art. 46, aux notes, p. 105.

Quelles doivent être les preuves de la perte pour contraindre les assureurs au paiement des sommes assurées? même tit. 3, liv. 6, art. 57, aux notes, pag. 138 & suiv.

Des preuves du chargement, *ibid.*

Temps après lequel il ne faut point rapporter des preuves de la perte, parce qu'elle est présumée, art. 58, au texte & aux notes, p. 141 & suiv.

Quid. Si l'assurance a été faite pour un temps limité? *ibid.* pag. 142.

De quel temps le navire est présumé perdu? *ibid.*

Preuves de chargement que doit produire le maître ou capitaine assuré, art. 62, p. 145.

Témoignage des gens de l'équipage en cas de prise, liv. 3, tit. 9, art. 6, aux notes, p. 244.

Preuves requises en fait de réclamation. V. Réclamation.

Prime.

La prime, autrement coût de l'assurance, devoit se payer d'avance, suivant la valeur du rerme; mais en général elle ne se paye qu'après qu'elle est gagnée, liv. 3, tit. 6, art. 1, aux notes, pag. 27 & 28, & art. 6, pag. 48.

La prime est toujours acquise à l'assureur, que la chose assurée périclise ou qu'elle arrive à bon port, *ibid.* art. 1, pag. 28.

Le taux de la prime dépend absolument de la convention, *ibid.*

De l'augmentation de prime stipulée pour le cas où il surviendra guerre, hostilités ou représailles, art. 3, aux notes, p. 35 & suiv.

Alors l'augmentation a lieu, que les hostilités soient justes ou injustes, *ibid.*

Du cas où il n'est parlé que de guerre, sans ajouter hostilités, & qu'il n'y a eu que des hostilités sans guerre déclarée, *ibid.* p. 38 & suiv. V. Hostilités.

De la prime stipulée pour l'aller & le retour, lorsqu'il ne se fait point de retour, art. 6, au texte & aux notes, p. 47 & suiv.

La prime ne peut jamais être acquise que jusqu'à concurrence des risques, *ibid.* pag. 49 & art. 56, aussi aux notes, pag. 138.

S'il n'y a pas d'augmentation de prime stipulée pour le cas de guerre, elle ne sera due qu'au taux fixé par la police, art. 7, aux notes, pag. 50 & suiv.

De même, il ne devroit point y avoir de diminution de la prime stipulée en temps de guerre, la paix étant survenue, sans que le cas eût été prévu, *ibid.*

Cependant le contraire a été réglé lors de la paix de 1748, *ibid.*

Cas où la prime & la prime de la prime sont dues, quoiqu'il n'y ait pas d'assurance for-

- melle, même liv. 3, tit. 6, art. 20, aux notes, p. 67 & suiv.
- Affurance, avec exemption de toutes primes, *ibid.*
- L'insolvabilité de l'assuré peut autoriser l'assureur à demander le résiliement de la police, ou sûreté pour le paiement de la prime, *ibid.* art. 20, pag. 65.
- Prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance, art. 21, p. 70.
- La prime est acquise sans retour dès que l'Assureur a commencé de courir les risques, art. 27, au texte. Explication, aux notes, p. 77 & suiv.
- Prises.*
- On peut faire assurer une prise, liv. 3, tit. 6, art. 15, aux notes, pag. 61, *in fine.*
- L'assureur répond des prises, quoiqu'inddément faites, & ensuite relâchées, même tit. 6, art. 26, aux notes, pag. 75.
- Pour qu'une prise soit utile au preneur, il faut qu'il se soit muni d'une commission en guerre de M. l'Amiral, ou d'une commission en guerre & marchandise, liv. 3, tit. 9, art. 1, aux notes, pag. 215.
- La prise étant faite sur l'ennemi, elle n'en sera pas moins bonne en soi; mais elle sera acquise à M. l'Amiral, *ibid.*
- Cependant M. l'Amiral accorde alors des gratifications, tant à l'armateur qu'à l'équipage, *ibid.* & suiv.
- Tous vaisseaux des ennemis, ou commandés par des pirates ou autres gens, sans commission d'aucun Prince, sont de bonne prise, même liv. 3, tit. 9, art. 4, au texte & aux notes, pag. 237.
- De même de tout vaisseau combattant sous un autre pavillon que celui de l'Etat dont il a commission, art. 5, pag. 239.
- De même encore de celui qui a commission de deux différens Princes ou Etats, même art. 5, & aux notes, *ibid.* & suiv.
- Et s'il est armé en guerre, le capitaine & les officiers seront punis comme pirates, encore, même art. 5, *ibid.*
- Explication, aux notes, *ibid.*
- Vaisseau sur lequel il ne sera trouvé charte-partie, connoissemens ni facture, déclaré de bonne prise, *ibid.* art. 6, au texte & aux notes, pag. 243 & suiv.
- Pieces nécessaires pour réclamer d'une prise, des effets, comme appartenans à des François ou amis, *ibid.* aux notes, & suiv.
- Elles doivent se trouver à bord, *ibid.*
- Et les connoissemens doivent être signés, *ibid.*
- Pieces nécessaires pour faire juger que le navire est ami ou neutre, *ibid.* pag. 244 & suiv.
- Le navire ennemi, rend de bonne prise tout son chargement, à qui que ce soit qu'il appartienne, même tit. 9, art. 7, pag. 252 & suiv.
- Il y a plus, le navire, ami ou neutre, est aussi de bonne prise, s'il s'y trouve des effets de l'ennemi, même art. 7, *ibid.*
- Cette dernière décision néanmoins nous est particulière & à l'Espagne, aux notes, *ibid.* p. 253.
- Exception par des Traités particuliers, en faveur de quelques puissances neutres, *ibid.* & p. 269.
- Le capitaine s'excuseroit vainement, en disant qu'il ignoroit que ce fussent des effets appartenans à l'ennemi, *ibid.* pag. 253.
- Navire pris & repris. V. *Recousse.*
- Les armes & autres effets de contrebande, pour le service des ennemis, seront confisqués en quelque vaisseau qu'ils soient trouvés, art. 11, au texte & aux notes, pag. 264 & suiv.
- Ce qu'on entend sous le nom d'effets de contrebande, par rapport à la guerre? *ibid.*
- Quand la prise du vaisseau neutre est licite ou non? même art. 11, aux notes, *ibid.* & suiv.
- V. *Neutre.*
- Vaisseau dont on jette des papiers à la mer, est de bonne prise, *ibid.* avec exception, pag. 268 & suiv.
- Il est défendu d'apporter & vendre dans le Royaume des marchandises prises sur les François, même art. 11, aux notes, *in fine*, *ibid.*
- Tout vaisseaux doit satisfaire à la semonce, & s'il combat il sera de bonne prise, art. 12, au texte & aux notes, pag. 269 & suiv. V. *Semonce.*
- Une prise faite par un étranger ne peut rester plus de vingt-quatre heures dans un port du Royaume, si elle n'y est retenue par la tempête, ou si elle n'a été faite sur les ennemis communs, art. 14, aussi au texte & aux notes, p. 272 & suiv.
- S'il s'y trouve des effets appartenans à des François, ils leur seront rendus, art. 15, p. 273, raison pourquoi? aux notes, *ibid.* & p. 274.
- Quid, des effets des alliés? *ibid.* & p. 275.
- Comment on en doit user à l'égard des autres effets? *ibid.*
- Conduite que doit tenir le capitaine qui a fait une prise, art. 16 & suiv. pag. 276 & suiv. V. *Course.*
- Il doit l'emmenner, ou l'envoyer au port de l'armement ou en quelque autre pour du Royaume, art. 17, au texte & aux notes, pag. 277 & suiv.
- Et si c'est dans un autre port, en donner avis aux intéressés dans l'armement, *ibid.* pag. 278.
- Obligation de retenir tous les prisonniers, *ibid.* & aux notes, pag. 277.
- Prise qui relâche dans un port autre que celui de l'armement, ou dans un port neutre ou allié, *ibid.* pag. 278.
- Prises faites vers le tropique où doivent être conduites? *ibid.* pag. 279.
- Procédures des prises menées aux Isles de l'Amérique, *ibid.*
- Défenses de couler à fond les vaisseaux pris, & de se défaire des prisonniers pour celer les prises, sur peine de la vie, art. 18, au texte & aux notes, pag. 280 & suiv.
- Ce que doit observer le capitaine corsaire qui, ne pouvant garder sa prise la rançonne, art. 19, aussi au texte & aux notes, pag. 281 & suiv. V. *Rançons.*
- De la remise faite à un capitaine François par un corsaire ennemi qui l'a pris, même art. 19, aux notes, pag. 287.
- Défenses de piller & receler les effets des prises, art. 20, au texte & aux notes, pag. 291 & suiv. V. *Pillage.*
- Procédure des prises amenées dans un port du Royaume, art. 21 & suiv. au texte & aux notes, p. 301 & suiv. V. *Officiers d'Amirauté.*
- Déclaration que doit faire le capitaine ou chef de la prise devant les Officiers de l'Amirauté, même art. 21, *ibid.* & p. 308.

Toutes les prises sont jugées au Conseil des prises, aux notes, *ibid.* pag. 303 & suiv. V. *Conseil des prises.*

Mais l'instruction en appartient aux Officiers de l'Amirauté, & cela regarde les prises faites par les vaisseaux du Roi, comme les autres, *ibid.* & pag. 308.

Ce que doit faire l'Amirauté pour la sûreté de la prise après la déclaration du capitaine ? du scellé, &c. art. 22, au texte & aux notes, pag. 320.

Sous quel nombre de clefs doivent être tenus les magasins où les marchandises sont déposées ? *ibid.* aux notes, & art. 27, au texte & aux notes, pag. 329 & suiv.

De l'interrogatoire des prisonniers, art. 24, au texte & aux notes, pag. 324 & suiv.

Prises illégitimes, aux notes, *ibid.*

Papiers de prises sujets à traduction, *ibid.* pag. 325.

Du cas où une prise est amenée sans prisonniers ni papiers, art. 25 & 26, au texte & aux notes, pag. 327 & suiv.

Quel sera alors le sort de la prise, art. 26, *ibid.* & suiv.

Explication, aux notes, *ibid.*

De l'inventaire & de la décharge des effets de la prise, art. 27, p. 329 & suiv.

De la vente provisionnelle des marchandises, sans attendre le jugement de la prise, art. 28, pag. 331 & suiv.

Entre les mains de qui doit être déposé le prix de la vente ? art. 29, au texte & aux notes, pag. 333 & suiv.

Du partage de la prise, & ce qu'il y a à prélever sur la masse avant d'y procéder, art. 31, au texte & aux notes, pag. 339 & suiv.

Autrefois le partage se faisoit en nature, aujourd'hui tout est vendu judiciairement, *ibid.* aux notes.

Sauf l'argenterie, *ibid.* pag. 341.

Des droits du Roi sur les marchandises des prises, même art. 31, aux notes, p. 340 & 342.

Des poudres des prises, *ibid.* p. 341.

Du dixieme de M. l'Amiral sur les prises ; aujourd'hui il est suspendu même révoqué, art. 32, aux notes, pag. 364 & 370. V. *Dixieme des prises.*

Des six deniers pour livre accordés aux invalides sur le produit des prises, *ibid.* pag. 363. & suiv. V. *Invalides.*

Dans les prises faites par les vaisseaux du Roi, les Officiers & l'équipage n'avoient que le dixieme, aujourd'hui ils ont le tiers, même art. 32, aux notes, pag. 365 & suiv.

Du partage de ce tiers entre les Officiers & l'équipage, *ibid.* pag. 366 & 368, & art. 33, aux notes, pag. 405 & suiv.

Outre ce tiers le Roi accorde aussi des gratifications aux Officiers & équipages, même art. 32, aux notes, pag. 366. & suiv.

De droit le produit de la prise se partage de maniere, que l'armateur en a les deux tiers & l'équipage l'autre tiers, s'il n'y a convention contraire, art. 33, au texte & aux notes, pag. 392 & suiv.

Ce qui se pratiquoit autrefois à ce sujet ? *ibid.* S'il y a une différence à faire entre l'armement en course, & l'armement en marchandise avec commission en guerre ? *ibid.* pag. 393 & suiv.

Si l'équipage a le tiers indépendamment de ses avances ? *ibid.*

La liquidation de la prise doit se faire promptement, & comment ? *ibid.* pag. 407 & art. 30, pag. 335.

De la commission de l'armateur, *ibid.* & art. 32, pag. 372 & suiv.

Si l'armateur est trop en demeure de produire ses pieces, il y a lieu d'adjuger une provision à l'équipage, *ibid.* art. 33, pag. 407.

Prisonniers des prises.

Doivent être retenus & amenés par le capitaine preneur s'il n'y a rançonnement, liv. 3, tit. 9, art. 17, pag. 277 & art. 19, pag. 281.

Autrefois les prisonniers étoient commis à la garde de M. l'Amiral & de ses Officiers, art. 21, aux notes, pag. 310.

Ce qui s'observe aujourd'hui à ce sujet ? *ibid.*

Pour l'instruction de la prise on prend l'interrogatoire du capitaine pris & de deux de ses gens, & suivant l'occurrence on en interroge un plus grand nombre, *ibid.* & art. 24, au texte & aux notes, pag. 324 & suiv.

Avantages accordés aux corsaires par tête des prisonniers qu'ils font, art. 32, aux notes, p. 365 & suiv.

Privilege.

Privilege du prêt à la grosse, liv. 3, tit. 5, art. 7, pag. 8 & 9, V. *Grosse aventure.*

En matiere de privilege, c'est le créancier qui a le plus contribué à conserver la chose qui est préféré, même liv. 3, tit. 5, art. 10, aux notes, pag. 11.

Le navire est affecté par privilege à la réparation des déprédations commises par les gens du corsaire, liv. 3, tit. 9, art. 2, aux notes, p. 221 & suiv.

Les droits de M. l'Amiral ont le même privilege que ceux du Roi, parce que ce sont au fonds des droits royaux, même liv. 3, tit. 9, art. 32, aux notes, pag. 363.

Privileges & exemptions des officiers & milices de la garde côte, liv. 4, tit. 5, art. 6 & aux notes, pag. 532.

Les Fiefs des Seigneurs en Normandie sont affectés par privilege à la restitution du varech quand elle a lieu, liv. 4, tit. 9, art. 39, aux notes, pag. 660.

Prix. V. Valeur.

Proclamation.

De la proclamation des effets provenans de naufrage ou échouement, liv. 4, tit. 9, art. 21, & 22, au texte & aux notes, p. 615 & suiv.

Promesses.

Dans le danger d'un naufrage n'obligent point, liv. 4, tit. 3, art. 14, pag. 503 & tit. 9, art. 11, aux notes, p. 599 & suiv.

Protestation.

Protestations de faire l'abandon ou délaissement en temps & lieu, liv. 3, tit. 6, art. 42, au

texte & aux notes, pag. 96.
 Au lieu de protestation on peut faire le délaif-
 sement sur le champ, art. 43, pag. 97.

du navire & des effets, pour se dispenser de
 payer l'assurance, *ibid.* pag. 151.
 De la contribution en cas de rachat, liv. 3,
 tit. 8, art. 11, aux notes, pag. 199 & suiv.
 T. Tome premier.

Q

Quai.

On ne doit pas souffrir des tas de bournier sur
 le bord du quai, liv. 4, tit. 1, art. 1, aux
 notes, pag. 448.
 Comment les navires doivent être rangés &
 amarrés au quai? art. 3 & 4, au texte & aux
 notes, pag. 455 & suiv.
 Quels navires doivent être rangés les premiers?
 même art. 4, *ibid.*
 Marchandises ne peuvent rester sur le quai plus
 de trois jours, art. 7, au texte & aux notes,
 pag. 458.
 Peine de la contravention, *ibid.* & pag. 459.
 Manière de se pourvoir en ce cas, *ibid.*
 Conduite que doivent tenir les cabaretiers ayant
 leurs cabarets sur les quais, même liv. 4, tit.
 1, art. 15, pag. 468.
 De ceux qui seront tenus de l'entretien des quais
 &c. art. 20 & 21, tant au texte qu'aux notes,
 p. 474 & suiv.

Quayage.

Les droits de quayage sont affectés à l'entre-
 tien des quais, liv. 4, tit. 1, art. 21, p. 475
 & suiv.
 Et si ceux qui les levent y manquent, ils se-
 ront privés de leur droit, *ibid.*
 Comment cela doit s'entendre? aux notes, *ibid.*
 Procédure pour contraindre aux réparations des
 quais, ceux qui perçoivent les droits de
 quayage, *ibid.*

R

Rachat.

En cas de prise l'assuré peut racheter les effets
 sans attendre l'ordre des assureurs, à la charge
 de leur en donner avis ensuite, liv. 3, tit.
 6, art. 66, au texte & aux notes, pag. 149.
 Le capitaine peut de même composer, & com-
 ment? *ibid.*
 Alors les assureurs pourront prendre la compo-
 sition à leur profit, à proportion de leur inté-
 rêt, art. 67, pag. 150.
 Mais ils doivent en faire leur déclaration sur le
 champ & offrir de contribuer au rachat,
ibid.
 Faute de quoi ils seront reus de payer les som-
 mes assurées sans pouvoir prendre part aux
 effets rachetés, *ibid.*
 Développement de tout ceci, aux notes, *ibid.*
 & suiv.
 Que la composition se fasse en argent ou en
 effet, c'est la même chose, *ibid.* & tit. 7,
 art. 6, aux notes, pag. 165 & suiv.
 Mais si le corsaire au lieu de composition, pille,
 ce sera une avarie simple, toujours à la
 charge des assureurs, &c. même liv. 3, tit.
 6, art. 66, aux notes, pag. 149, & tit. 7, art.
 6, pag. 166.
 Si c'étoit l'assureur qui eût racheté, il ne seroit
 pas recevable à offrir à l'assuré la restitution

Rade.

Les rades sont libres à tous vaisseaux des sujets
 du Roi & des alliés, liv. 4, tit. 8, art. 1,
 aux notes, pag. 575.
 En observant toutefois les formalités prescrites
 aux notes, *ibid.*
 Défenses de laisser des ancres dans les rades
 sans y mettre bouées, art. 2, & aux notes,
 pag. 576.
 Comment les maîtres de navires arrivant dans
 une rade, doivent mouiller & jeter l'ancre?
 art. 3, & aussi aux notes, pag. 577.
 Feu que doit avoir le navire en rade qui est
 le plus avancé vers l'eau, art. 4, *ibid.*
 Ce que doit observer le maître d'un navire en
 rade qui voudra faire voile durant la nuit?
 art. 5, pag. 578.
 Observations aux notes, *ibid.*
 Ce que doit faire un maître de navire qui part
 après un autre & qui le suit? *ibid.*
 Il importe à la navigation qu'il ne reste point
 d'ancres dans les rades, liv. 4, tit. 9, art.
 28, aux notes, pag. 640 & suiv.
 Et d'un autre côté qu'il y ait une police pour
 les lever & pêcher, *ibid.*

Rançon.

La rançon représente le navire rançonné, ainsi
 le preneur d'un navire où se trouve un biller
 de rançon, profite de la rançon, liv. 3, tit.
 9, art. 8, aux notes, pag. 256, & art. 19, aussi
 aux notes, pag. 285 & suiv.
 Toutes les fois qu'une prise embarrassée, celui
 qui l'a faite peut rançonner par accord avec
 le capitaine pris, même tit. 9, art. 19, aux
 notes, pag. 281 & suiv.
 Ce que doit faire en ce cas le preneur, *ibid.*
 L'usage des rançons n'est pas ancien, aux no-
 tes, *ibid.* & suiv.
 Il seroit plus avantageux à l'Etat d'amener les
 prises que de les rançonner, *ibid.*
 Divers Réglemens sur le fait des rançons, *ibid.*
 & pag. suiv.
 Aujourd'hui il est permis de rançonner à quelque
 somme que la rançon puisse monter, *ibid.*
 pag. 284.
 Mais par la Déclaration du 15 Mai 1756, il est
 défendu de rançonner avant d'avoir envoyé
 trois prises effectives depuis la dernière sor-
 tie pour la course, *ibid.* Observation à ce
 sujet.
 Il a été défendu de tout temps de rançonner
 une prise entrée dans une rade du Royaume,
ibid.
 Si outre la rançon, le capitaine du corsaire a pris
 des effets, &c. il en doit faire sa déclaration
 & sous quelle peine? *ibid.* & pag. 284.
 Le biller de rançon est la preuve du rançon-
 nement; il est fait double, un pour le capi-
 taine preneur, & l'autre pour le capitaine pris.
ibid.
 Pour achever la preuve on prend un ou deux

ôtages à qu'il on fait subir l'interrogatoire. *ibid.*
 Effet du billet de rançon pour le preneur. *ibid.*
 A l'égard du capitaine pris, il vaut sauf conduit pour lui, à l'effet de ne pouvoir être pris par un autre. *ibid.* exemple, pag. 288, pourvu néanmoins qu'il ne soit pas en contravention, *ibid.* pag. 286.
 S'il s'est trouvé dans le cas d'être valablement pris une seconde fois, que deviendra alors la rançon, même liv. 3, tit. 9, art. 19, *ibid.* & pag. 287.
 La nourriture fournie à l'ôtage doit être payée en même temps que le prix de la rançon. *ibid.* pag. 286.
 L'ôtage doit être retiré le plutôt qu'il est possible, & le Procureur du Roi doit y veiller pour les ôtages François, *ibid.*
 L'ôtage n'a point d'autre dédommagement à prétendre que le remboursement de la dépense & l'indemnité de son travail perdu, p. 287.
 Espèce singulière d'un billet de rançon où l'on avoit prévu le cas de la perte du navire en mer. *ibid.*
 Si la rançon est rendue nulle & caduque par la perte du navire rançonné? *ibid.*
 Le capitaine pris peut stipuler la rançon, quoique le pouvoir ne lui en ait pas été spécialement accordé, liv. 3, tit. 6, art. 66, aux notes, pag. 149.
 Et par-là il engage le propriétaire du navire & des effets, pourvu néanmoins qu'en cela il se comporte avec prudence. *ibid.*

Réassurance.

Assureur peut se faire réassurer, comme l'assuré peut faire assurer la solvabilité de l'assureur. liv. 3, tit. 6, art. 20, pag. 65 & suiv. aux notes.
 La prime de la réassurance peut être plus forte ou moindre que celle de l'assurance. *ibid.* art. 70.

Recéleurs d'effets naufragés.

Comment sur cela on se rend coupable de recélé? liv. 4, tit. 9, art. 5, aux notes, p. 593, & 19 & 20, p. 13 & suiv.

Réclamation.

Pièces nécessaires pour réclamer des effets d'une prise, comme appartenans à des François ou amis, liv. 3, tit. 9, art. 6, aux notes, p. 243.
 De même en cas de naufrage. liv. 4, tit. 9, art. 25, pag. 622.
 Par la raison que les Pirates n'acquièrent point ce qu'ils prennent, les effets repris sur eux sont sujets à réclamation de la part des propriétaires, même liv. 3, tit. 9, art. 10, au texte & aux notes, pag. 261 & suiv.
 Cette réclamation doit être faite dans l'an & jour, & alors ils payent le tiers pour droit de recousse, *ibid.*
 Ce délai est fatal. *ibid.*
 Règles que doivent observer dans la procédure les réclamateurs d'effets dans les prises. Même tit. 9, art. 30, aux notes, pag. 335 & suiv.
 Des frais de la réclamation & quand la main-levée doit se faire avec dommages & intérêts, *ibid.*
 La main-levée étant accordée, les Officiers d'A-

mirauté doivent procéder sans délai à la délivrance, exception en cas d'appel. *ibid.*
 Le temps de la réclamation des parts des prises déposées pour les absens entre les mains des trésoriers des invalides. Il est de deux ans. Même liv. 3, tit. 9, art. 33, aux notes, p. 408.
 Ce délai n'est pas fatal non plus que celui de la réclamation des effets naufragés. *ibid.* & aux notes, sur les art. 24 & 36 du tit. des naufrages, pag. 619 & 656.
 Ni celui de la réclamation des effets des gens morts en mer. liv. 3, tit. 11, art. 9 & 10, aux notes, pag. 440 & suiv. liv. 4, tit. 9, art. 36, aux notes, pag. 656.
 Délai de la réclamation pour les ancres. même liv. 4, tit. 9, art. 28, & aux notes, p. 640.
 Ce délai est fatal quoique beaucoup plus court, *ibid.* pag. 643.
 Preuves requises en fait de réclamation d'ancres, *ibid.* p. 644.

Recousse ou Reprise.

Si un navire François est repris sur l'ennemi après qu'il l'aura gardé 24 heures, la prise en est bonne, liv. 3, tit. 9, art. 8, p. 255 & suiv.
 Et si la reprise est faite avant les 24 heures, le navire sera restitué au propriétaire, sauf le tiers qui appartiendra au preneur pour son droit de recousse. Même art. 8, *ibid.*
 Justice de cette double décision aux notes, *ibid.* & suiv.
 Elle est applicable au cas d'un navire pris dans lequel se trouve un billet de rançon, de manière que la rançon appartient alors au preneur, *ibid.*
 Le Roi fait toujours remise du profit de la recousse, lorsque ce sont ses vaisseaux qui ont fait la reprise, *ibid.*
 Question curieuse au sujet d'un navire pris, gardé plus de 24 heures, pris ensuite avec celui qui l'avoit pris, & encore repris dans les 24 heures, *ibid.* & suiv.
 Du cas où l'équipage du vaisseau pris, se délivre lui-même de l'ennemi; ce n'est point une recousse, mais il est dû récompense. *ibid.*
 Du navire qui sans être recous, est abandonné par les ennemis, art. 9, au texte & aux notes, pag. 260 & suiv.
 De même des Pirates, art. 10, pag. 261.
 Du navire & des effets repris sur les Pirates, même liv. 3, tit. 9, art. 10, au texte & aux notes, p. 261 & suiv.

Représailles.

 Le droit de représailles est usité chez toutes les nations, observ. sur le tit. 10 du liv. 3, p. 414.
 Ce que c'est que ce droit, & ce qui en rend l'exercice légitime? *ibid.* & suiv.
 Les représailles ne sont valables qu'autant qu'elles sont autorisées par le Souverain, *ibid.*
 En France il faut des Lettres que le Roi seul peut accorder, même liv. 3, tit. 10, art. 1, au texte & aux notes, pag. 416, & art. 2, pag. 418.
 Preuves que l'impétrant doit rapporter pour obtenir des Lettres de représailles, même art. 1, au texte & aux notes, pag. 416 & suiv.
 Si les lettres de marque & celles de représailles sont la même chose? *ibid.* aux notes.
 Ces sortes de lettres ne s'accordent par le Prince

ce qu'après qu'il a fait faire d'inutiles instances auprès du Souverain dont les sujets ont donné matière à des plaintes, art. 2, au texte & aux notes, pag. 418 & suiv.
 Ce que doivent contenir les lettres de repré-
 failles? art. 3, pag. 420.
 L'impétrant est tenu de les faire enregistrer au Greffe de l'Amirauté, & de donner caution, art. 4 & 5, aux notes, p. 421 & suiv.
 Outre les lettres de repréfailles, il faut pour armer en course une commission de M. l'Amiral, *ibid.* & art. 5, pag. 422.
 Les reprises faites en vertu de lettres de repré-
 failles, seront instruites & jugées de la même manière que celles faites en temps de guerre, même art. 5, *ibid.*
 Du prix de la vente de la reprise? ce qu'en doit toucher l'impétrant, & ce qu'il faut faire du surplus? art. 6, au texte & aux notes, *ibid.* & pag. 423.
 Les intérêts sont dûs à l'impétrant par forme de dommages & intérêts, *ibid.*
 A quoi sont tenus les impétrants, lorsqu'ils touchent leur dû en tout ou partie? art. 7, au texte & aux notes, pag. 424.
 Peine de l'impétrant qui a obtenu des lettres de repréfailles sur un faux exposé, art. 8, pag. 425.
 Explication aux notes, *ibid.*
 De plusieurs impétrants dont il n'y a que quelques-uns qui aient déclaré faux, aux notes, *ibid.*
 Les lettres de repréfailles ont lieu en Bretagne comme dans le reste du Royaume, nonobstant le silence de l'Ordonnance de 1684 à ce sujet, *ibid.* pag. 426.

Risques.

Quand commencent & finissent les risques, tant pour les prêteurs à la grosse que pour les assureurs? liv. 3, tit. 5, art. 13, pag. 15, & tit. 6, art. 5, pag. 47.
 Les risques sont de l'essence de ces deux contrats, art. 6, aux notes, pag. 47.
 Risques qui sont pour le compte des assureurs, même tit. 6, art. 26, au texte & aux notes, pag. 74 & suiv. V. *Assureur.*
 Lorsque les risques ont commencé de courir, la prime est acquise sans retour, art. 27, au texte & aux notes, pag. 77 & suiv. & art. 36, pag. 87.

Rivage.

Nul ne peut rompre la banche, ni prendre des pierres qui bordent le rivage, sans la permission de l'Amirauté, liv. 4, tit. 4, art. 2, aux notes, pag. 512, & tit. 7, art. 2, pag. 573. *in fine.*
 Ce qui est réputé le rivage de la mer? liv. 4, tit. 7, art. 1, & aux notes, pag. 571. V. *Tom. I.*
 Défenses à toutes personnes de faire sur le rivage de la mer aucuns ouvrages nuisibles à la navigation, art. 2, pag. 572.
 Ces défenses s'étendent à toutes entreprises sur le rivage capables d'en empêcher l'accès qui doit être libre à tout le monde, aux notes, *ibid.* & pag. suiv.
 Le tout sans aucune concession expresse du Roi, à qui seul appartient le rivage & le domaine

Tome II.

de la mer qui le baigne, *ibid.*
 Du chemin le long de la côte; s'il est de la compétence de l'Amirauté, comme le chemin pour le halage des vaisseaux le long d'une rivière navigable? *ibid.* & pag. 574.

Rôle d'équipage.

Est nécessaire en armement en course, comme en toute autre navigation, liv. 3, tit. 9, art. 2, aux notes, pag. 223, V. *Course.*

Route.

Ce qu'emporte la permission de changer de route en fait d'assurance? liv. 3, tit. 6, art. 27, aux notes, pag. 77 & suiv.
 Rumb ou rang.

Il est défendu aux pêcheurs en flotte, de quitter leur rumb ou rang, pour se placer ailleurs, liv. 5, tit. 2, art. 10, p. 714.
 De même aux pêcheurs de harengs, même liv. 5, tit. 5, art. 3, pag. 774.

S

Saisie.

Saisie que peut faire le maître des marchandises de ceux qui refusent de contribuer aux grosses avaries ou au jet, liv. 3, tit. 8, art. 21, au texte & aux notes, pag. 211.
 Du nombre des choses qu'on ne peut saisir, soit les armes & munitions des habitans gardes-côtes, liv. 4, tit. 6, art. 7, pag. 548.

Salut de pavillon.

Prétendu par les Rois d'Angleterre & refusé par les Rois de France. Observ. sur le tit. 1. du liv. 5. pag. 684.

Sardines.

Filets ou rets permis pour la pêche de Sardines; liv. 5, tit. 2, art. 11, pag. 714.
 Importance de cette pêche & où elle est la plus abondante? aux notes, *ibid.*
 Il est défendu de la faire avec de la résure, si elle n'a été visitée & trouvée bonne, art. 12, pag. 715.

Sart ou gouesmon.

Utilité de cette herbe, liv. 4, tit. 10, aux observ. sur ce titre, p. 670.
 Le sart jetté sur la côte est au premier occupant, *ibid.* & même tit. 10, art. 5, pag. 678.
 Le sart vif fait partie du territoire, & par cette raison il appartient aux habitans voisins de ce territoire, *ibid.* & sur les art. 1, 3 & 4, pag. 671 & suiv.
 Mais il n'est pas permis de le couper en tout temps. Raisons pourquoi? *ibid.* aux observ. pag. 671 & suiv.
 Assemblées qui doivent être tenues pour régler les jours de la coupe du sart, varech ou gouesmon, même liv. 4, tit. 10, art. 1 & 2, au texte & aux notes, p. 671 & 675.
 Raisons pourquoi le sart vif est attribué aux ha-

P p p p

bitans du lieu, *ibid.* aux notes, p. 671 & suiv.
 Raïsons de la police établie pour la coupe du fart, *ibid.*
 Celle de conserver par-là le frai du poisson, est bien plus considérable que bien des gens ne pensent, *ibid.*
 Tout habitant de la paroisse, quoiqu'il n'y possède rien, a droit à la coupe du fart, *ibid.* & sur l'art. 3, pag. 676.
 D'un autre côté celui qui a des possessions dans la paroisse y a aussi part quoiqu'il n'y demeure pas, *ibid.* sur l'art. 1, pag. 673.
 Mais les uns & les autres ne peuvent employer le fart vif que dans l'étendue de la même paroisse, *ibid.* & art. 3, pag. 676.
 Quelles sont les paroisses auxquelles le fart vif est affecté par privilege ? même art. 1 aux notes, pag. 671.
 Il est défendu en tout temps de l'arracher, *ibid.* pag. 675.
 Il est défendu aussi à quiconque d'enlever le fart qu'un autre a coupé & amoncelé, art. 2, aux notes, pag. 675.
 Défenses pareillement de couper le fart de nuit & hors les temps réglés, art. 3, au texte & aux notes, p. 676.
 Et à tout riverain d'une paroisse d'en aller cueillir dans une autre paroisse, *ibid.*
 Et de vendre le fart à des forins ou de le transporter hors de la paroisse, *ibid.*
 Les Seigneurs ne peuvent s'emparer des terrains où il y a du fart à couper, ni empêcher leurs vassaux d'en profiter, &c. à peine de concussion, art. 4, aux notes, pag. 677.
 Et ces défenses regardent aussi bien les Seigneurs de Normandie que ceux des autres Provinces, *ibid.* & suiv.
 Les habitans des côtes de la mer n'ont aucun privilege sur le fart, jetté par la mer à la côte, il est alors au premier occupant, art. 5, pag. 678 & suiv.
 Ainsi point de police à observer à cet égard, & l'on peut transporter ce fart où l'on voudra, *ibid.*
 Le privilege des riverains, par rapport au fart vif, ne reçoit aucune atteinte de celui accordé aux entrepreneurs des verreries. Observ. sur le tit. pag. 671, & art. 5, aux notes, pag. 679.
 Ces entrepreneurs ne peuvent donc toucher au fart vif, mais il leur est permis de prendre le fart jetté par la mer sur le rivage, *ibid.* & suiv.
 Toutefois ils ne peuvent le brûler sur la côte pour en faire de la soude, dès qu'il en résulte de l'incommodité pour les habitans, *ibid.*

Scellé.

Du scellé sur les prises, liv. 3, tit. 9, art. 22, au texte & aux notes, pag. 320 & suiv.

Secrétaire général de la marine.

C'est M. l'Amiral qui le nomme & qui lui donne ses provisions, liv. 3, tit. 9, art. 21, aux notes, pag. 301.
 Ce Secrétaire a voix délibérative au Conseil des prises, ce qui n'étoit pas autrefois, *ibid.*
 C'est à lui que les Officiers de l'Amirauté envoient les procédures des prises, art. 28 &

29, aux notes,

pag. 333 & suiv.

Seigneurs.

Les Seigneurs ont entrepris de tout temps sur le rivage de la mer. Observ. sur le tit. 7 du liv. 4, pag. 571, & sur le tit. des naufrages, art. 24, 26 & 30, pag. 617 & suiv.
 Delà ils ont toujours voulu s'attribuer le droit de naufrage, quoique royal de sa nature, liv. 4, tit. 9, art. 26, aux notes, pag. 623 & suiv. & art. 30, pag. 649.
 Preuves que ce droit est vraiment royal, & qu'ainsi les Seigneurs ne peuvent le prétendre sans concession du Roi, *ibid.* art. 26, p. 624 & suiv.
 Quelle doit être la preuve de cette concession ? *ibid.* pag. 627.
 Ce qui a si long-temps favorisé l'usurpation des Seigneurs en cette partie ? *ibid.* pag. 626.
 Ce que peuvent opérer les dénombremens des Seigneurs à ce sujet, *ibid.* pag. 627.
 Les Seigneurs cessionnaires du Roi n'ont que le droit de partager avec M. l'Amiral, *ibid.* pag. 628.
 Et c'est toujours aux Officiers de l'Amirauté à connoître seuls des naufrages, *ibid.* pag. 630.
 Jusqu'à présent il n'y a dans l'Amirauté de la Rochelle que le Seigneur de Châtel-Aillon qui soit fondé en droit de naufrage, *ibid.* p. 629.
 Défenses à tous Seigneurs de s'approprier aucun des terrains où croît le fart, d'empêcher leurs vassaux de le couper & d'en profiter, liv. 4, tit. 10, art. 4, au texte & aux notes, pag. 677.
 Comme aussi à l'égard du fart jetté par la mer sur la côte, d'empêcher le premier occupant de l'enlever, art. 5, aux notes, pag. 679.
 Les Seigneurs par leurs entreprises continuelles sur le rivages, ont causé la multiplication des écluses & bouchots si nuisibles, tant à la navigation qu'à la liberté de la pêche, liv. 5, tit. 3, art. 4, aux notes, pag. 723.
 V. Bouchots, écluses.
 Les défenses de bâtir à l'avenir des écluses ou bouchots regardent les Seigneurs comme les simples particuliers, art. 8, au texte & aux notes, pag. 732 & suiv.
 Comment les Seigneurs peuvent être maintenus en possession de lever des cens & rentes sur des pêcheries ? art. 9, aussi au texte & aux notes, pag. 733 & suiv.
 Il leur est expressément défendu de s'attribuer aucune étendue de mer pour y pêcher à l'exclusion d'autres, & de rien exiger des pêcheurs, *ibid.*
 Ce que valent les titres des Seigneurs dans lesquels le droit de pêcherie leur est attribué ? *ibid.* & suiv.

Semonce. V. course.

Autrefois il étoit défendu de tirer le coup de canon de semonce sous autre pavillon que celui de la nation, c'est autre chose aujourd'hui, &c. liv. 3, tit. 9, art. 5 & 12, aux notes, pag. 239, 271.
 Tout vaisseau qui, refusant de répondre à la semonce, combattant & sera pris, sera de bonne prise, même art. 12, au texte & aux

notes ;
Comment se fait la semonce ? aux notes , *ibid.*
Ce que doit faire le corsaire après qu'on a satisfait à la semonce , *ibid.*

Sentence arbitrale. V. arbitrage , appel.
Service.

Du service des pilotes côtiers ou lamaneurs , liv. 4 , tit. 3 , art. 4 & 10 , au texte & aux notes , pag. 494 & 498.

Du service des habitans sujets à la garde des côtes. V. Gardes-côtes , guet de la mer.

Seynes.

Les seynes , collorets & tous autres filets traîsans sont absolument prohibés & sous quelles peines ? liv. 3 , tit. 3 , art. 16 , pag. 740 , & art. 17 , aux notes où l'amende est de 300 l. pag. 741.

Abus criant à ce sujet , *ibid.* aux notes.
Il est défendu de fabriquer & receler ces sortes de filets à peine d'amende , art. 17 , *ibid.* pag. 741.

De même de fabriquer des filets d'une autre maille que celle prescrite par l'Ordonnance , *ibid.* & aux notes.

Société en course. V. Association.

Succession des gens morts en mer.

De quoi est composée la succession d'un homme mort en mer , relativement à notre Ordonnance ? liv. 3 , tit. 11 , observ. sur ce titre. pag. 427.

Qui doit faire l'inventaire de ses effets , & en quelle forme ? art. 4 , au texte & aux notes , p. 433 & suiv.

Le capitaine chargé de la garde des effets & de les remettre à son retour , art. 5 , & aux notes , p. 436.

La succession des gens morts en mer appartient à leurs héritiers & légataires , *ibid.* & suiv.

A qui devoient être remis ci-devant les effets par le capitaine , & ce qui se pratique aujourd'hui ? *ibid.* pag. 435.

A défaut de testament & d'héritiers , la succession appartient pour les deux tiers aux invalides , & pour l'autre tiers à M. l'Amiral , *ibid.* & art. 9 , pag. 440.

En cette partie les héritiers étrangers sont admis comme les regnicoles , s'il s'agit de la succession d'un étranger , *ibid.* art. 5 , pag. 436 & art. 9 , p. 440.

Le tout sauf le droit des créanciers , *ibid.* pag. 46 & art. 9 , p. 436 & 440.

De la preuve de leurs créances , *ibid.* p. 437.

Dans quelle forme doit être demandée & ordonnée la délivrance requise par les créanciers & les légataires ? même art. 5 , aux notes , *ibid.*

Des hardes des marinières & passagers morts sans héritiers & sans avoir testé , distribution qui en est faite par l'art. 9 , p. 441.

Il en est autrement aujourd'hui ; les deux tiers en appartiennent aux invalides & l'autre tiers à M. l'Amiral , aux notes , *ibid.* & sur l'article 5 , *suprà* , pag. 435.

Le partage entre M. l'Amiral & les invalides ne peut se faire qu'après le délai de la réclamation expiré , même liv. 3 , tit. 11 , art. 10 , aux notes , p. 442.

Si les effets ne peuvent être conservés durant tout le délai , la vente en peut être faite & comment ? art. 11 , au texte & aux notes , *ibid.* & suiv.

T

Terre-Neuve.

De la pêche sur le banc de Terre-Neuve , liv. 5 , tit. 1 , art. 2 , au texte & aux notes , pag. 693.

Testament.

Forme des testamens faits en mer , liv. 3 , tit. 11 , art. 1 , au texte & aux notes , pag. 428. & suiv.

Cas où le testament d'un marin étant fait à terre pourroit être regardé comme fait en mer , *ibid.* & suiv.

Dans cette occasion les passagers jouissent du même droit de tester que les matelots , &c. *ibid.*

Le testament maritime n'est valable qu'autant que le testateur est décédé durant le voyage , *ibid.*

A moins que ce ne soit un testament olographe en bonne forme , *ibid.* & pag. 429.

Quel sera alors son effet ? distinction , *ibid.*

De l'âge requis pour le testament maritime , même liv. 3 , tit. 11 , art. 1 , aux notes , *ibid.*

A défaut d'écrivain le capitaine du navire peut recevoir le testament , *ibid.* & p. 430.

Et s'il s'agit du testament du capitaine , il pourra être reçu par le premier officier qui le suit , *ibid.*

Du nombre & de la qualité des témoins qui doivent être appelés au testament maritime , même art. 1 , au texte & aux notes , *ibid.* pag. 428 & 430.

Du testament militaire & maritime fait sur les vaisseaux du Roi , *ibid.* pag. 431.

Par testament maritime le testateur ne peut disposer que des effets qu'il a dans le vaisseau & de ses gages , art. 2 , explication aux notes , p. 431.

Et ce ne peut être au profit des officiers du vaisseau s'ils ne sont les parens , art. 3 , *ibid.* p. 432.

Au surplus cela regarde le testament olographe comme le testament maritime , aux notes , *ibid.* & suiv.

Comment les légataires doivent demander l'entérinement du testament maritime , art. 5 , aux notes , pag. 437. & liv. 4 , tit. 9 , art. 36 aux notes , pag. 654.

Treves pêcheresses.

Il y en avoit autrefois en temps de guerre pour ne pas interrompre la pêche. Observ. sur le tit. 1 , du liv. 5 , p. 684.

Du côté de la France c'étoit l'Amiral qui les concluoit , *ibid.*

Elles ont duré assez long-temps , & elles n'ont cessé que par l'infidélité de nos ennemis , *ibid.* p. 690.

Transport ou Cession.

Une police d'assurance est un papier négociable comme un billet à ordre, &c. liv. 3, tit. 6, art. 3, aux notes, p. 45.
 Elle peut même être négociée payable au porteur, *ibid.*
 Ainsi le simple ordre saisit celui au profit de qui il est passé, sans qu'il soit besoin de signification, *ibid.* & suiv.
 Il en faut dire autant d'un connoissement & d'une facture de marchandises au voyage, &c. *ibid.* V. Tom. 1, liv. 2, tit. 10, art. 3, aux notes.

V

Valeur ou Prix.

La valeur du navire assuré doit être déclarée dans la police d'assurance, liv. 3, tit. 6, art. 8, pag. 52.
 L'assureur peut faire procéder à une nouvelle estimation en cas de fraude; mais l'assuré n'est pas recevable à alléguer que le navire valoit plus, aux notes avec exception, *ibid.*
 On stipule ordinairement que la valeur donnée au navire tiendra durant tout le voyage; mais alors en cas d'abandon du navire, il faut abandonner aussi le fret, art. 15 & 47, pag. 58, 116 & encore art. 64, aux notes, pag. 146 & suiv.
 Comment doit être justifiée la valeur des marchandises en fait d'assurance? même liv. 3, tit. 6, art. 64, au texte & aux notes, p. 146 & suiv.
 C'est le prix courant au temps du chargement que l'on suit en y joignant les droits & les frais jusqu'à bord, *ibid.*
 Ce qu'on opère l'estimation des effets déclarés dans la police, *ibid.*
 Comment se fait l'estimation des marchandises chargées en retour d'un pays où le commerce se fait par troc? même liv. 3, tit. 6, art. 65, au texte & aux notes, p. 147.
 Observation à ce sujet, *ibid.* & suiv.
 Comment s'estiment les marchandises en cas de jet? V. *Estimation.*

Varech. V. Sart.

Etymologie du mot *varech*, liv. 4, tit. 9, art. 37, aux notes, pag. 657.
 Ce que c'est que le droit de *varech* en Normandie, V. *Naufrage.*

Vente.

Vente des marchandises de prise, comment elle doit se faire, & quelles personnes il faut y appeller? liv. 3, tit. 9, art. 28, au texte & aux notes, pag. 331 & suiv. & art. 31, aux notes, pag. 339.

Il est défendu de vendre publiquement les matières d'or & d'argent; il faut les porter aux Hôtels des monnoies, même art. 31, aux notes, pag. 341.
 Défenses aux Officiers d'Amirauté de se rendre adjudicataires d'aucuns effets aux ventes des prises, même liv. 3, tit. 9, art. 34, p. 412.
 Pareilles défenses pour les autres ventes qu'ils font & pour les baux qu'ils livrent, *ibid.* & liv. 4, tit. 9, art. 16, pag. 606.
 V. Tom. 1. *Officiers d'Amirauté.*
 Vente des effets des gens morts en mer, liv. 3, tit. 11, art. 11, au texte & aux notes, p. 442.
 Vente des effets naufragés, V. *naufrage.*

Vice.

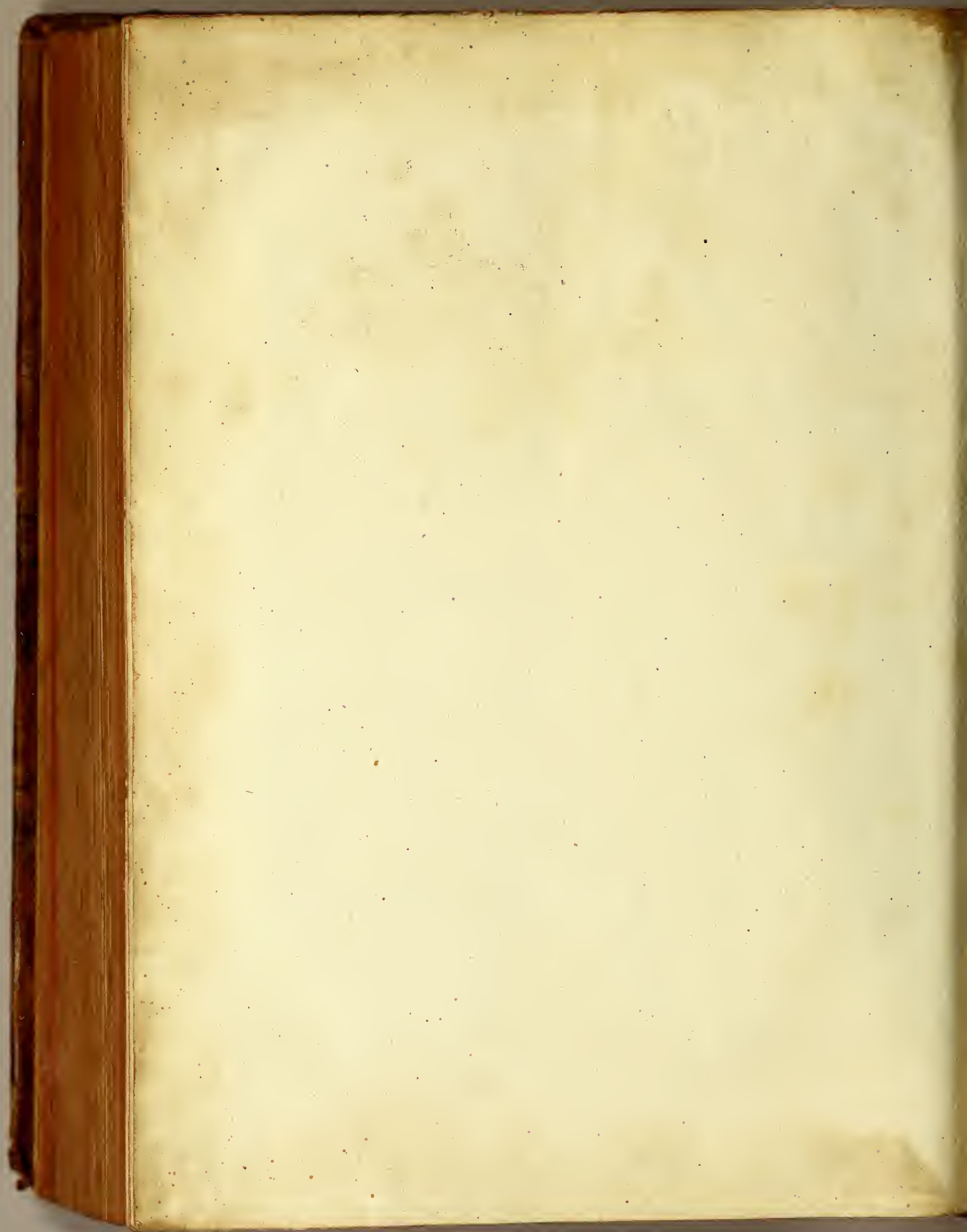
Le prêteur à la grosse n'est pas garant du vice propre de la chose, liv. 3, tit. 5, art. 12, p. 14.
 De même de l'assureur, tit. 6, art. 29, p. 80.
 Ce que c'est que vice propre de la chose? même tit. 5, art. 12, aux notes, p. 14 & suiv. & même tit. 6, art. 29, aussi aux notes, p. 81.

Vol.

Vol dans les ports, quelle est la punition? liv. 4, tit. 1, art. 16, au texte & aux notes, p. 469 & suiv.
 Vols & recelés aux naufrages, V. *naufrage.*

Voyage.

Le voyage ne peut être prolongé au préjudice des assureurs; mais il peut être raccourci à leur avantage, liv. 3, tit. 6, art. 36, au texte & aux notes, p. 87 & suiv.
 Si c'est raccourcissement de voyage, lorsque n'y ayant qu'une somme assurée sur un chargement plus considérable, l'assuré fait décharger le surplus sur la route, *ibid.* pag. 87 & suiv.
 Le voyage étant rompu avant le départ du vaisseau, l'assurance est caduque, & l'assureur ne peut prétendre que le demi pour cent pour sa signature, même liv. 3, tit. 6, art. 37, p. 93.
 Secus, si c'est après le départ quoique le navire relâche presque aussi-tôt; alors la prime est gagnée nonobstant la rupture du voyage, *ibid.* aux notes.
 De même si les marchandises ont été mises dans des allées & que l'assureur en ait couru les risques, *ibid.*
 Voyage de long cours, même liv. 3, tit. 6, art. 59, pag. 143.
 Tous autres voyages sont de simple cabotage, *ibid.* aux notes.



E766

V173n

1-512E

v.20





